El Puerto de Buenos Aires

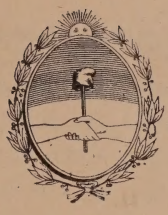
1915

El Puerto de
Buenos Aires

EL PUERTO DE BUENOS AIRES

1915

El Puerto de Buenos Aires



1915

Tall. "Sesé" arrendatarios, Olivieri y Domínguez, calle 47 y 9.—La Plata.

CAPÍTULO I.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

Puede decirse que antes del año 1876, la ciudad de Buenos Aires, no poseía instalación alguna que permitiera a los barcos que concurrian a la misma, efectuar las operaciones de carga y descarga, directamente a tierra, y en sitios abrigados contra las contingencias del mal tiempo. Las pocas operaciones que se efectuaban, — las cuales desde ese año comenzaron a aumentar, — se realizaban por intermedio de lanchas y de carros, internándose estos últimos en la gran playa que el Río de la Plata formaba delante de la Ciudad con objeto de recibir allí, las mercaderías que venían destinadas a ser introducidas a plaza.

En este año, el Río, llegaba proximamente, a la línea que siguen hoy el Paseo Colón, desde su intersección con la de Brasil, rodeaba el Fuerte antiguo, que ocupaba la posición de la actual Casa Rosada, y seguia en una dirección paralela al Paseo de Julio, y muy próximo a éste, hasta pasar por detrás de la Usina de la Compañía de Gas, levantada recientemente, con objeto de habilitar una hermosa plaza pública, frente a la Estación Retiro: la Plaza Británica.

Todas las instalaciones portuarias que se realizaron desde la fundación de la Ciudad, hasta el año 1876, ya mencionado, se redujeron a una pequeña habilitación de la Ensenada

de Barragán, donde se disponía de una profundidad de metros 2,50 y de la desembocadura del Riachuelo, donde sólo había una profundidad de un metro para la navegación exterior, en tanto que la de cabotage, se concentraba en el Río Las Conchas.

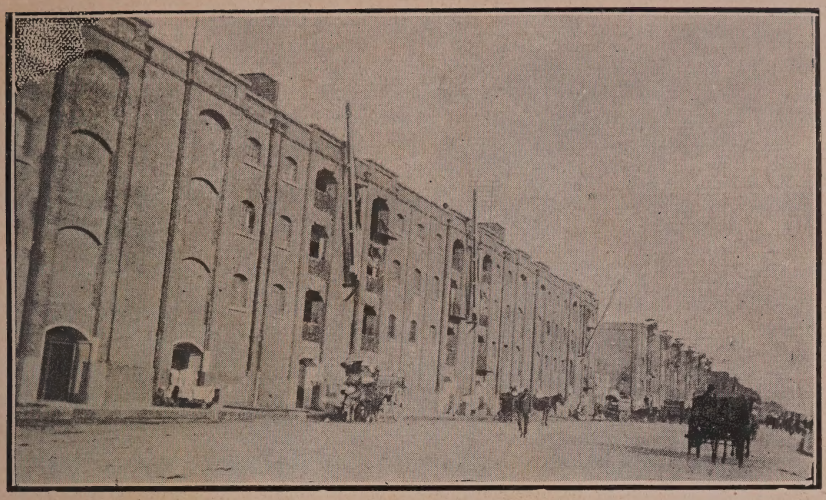
Muchos proyectos fueron presentados con objeto de mejorar las condiciones de la ciudad de Buenos Aires, en lo referente a recepción y expedición de mercaderías, por vía fluvial, entre los que se destacaron los de los señores Juan de Echeverría, Francisco de Vianes, Francisco Rodríguez y Cardozo, Domingo Palleres y Antonio Cerviño, proyecto el de este último, que fué, en parte, ejecutado, en el año 1795, y que consistía en la construcción de un muro en el Bajo llamado de La Merced, que debería tener 720 metros de largo, y cuyo costo estaba calculado en 2.000.000 de $ o/s, aproximadamente. Encontrándose comenzada la construcción fué esta suspendida, debido a las dificultades financieras porque atravesaba el gobierno del Virrey Sobremonte, dejando sólo construido 70 metros de muelle con un gasto de $ 200.000 o/s.

Posteriormente, el ingeniero Gianini, presentó un proyecto, uno de los más importantes de los que fueron sometidos a la consideración del Gobierno, tendiente a preservar las obras ejecutadas de las contingencias del mal tiempo, proyecto que las invasiones inglesas de 1806 y 1807 no dejaron llevar a la práctica.

Durante el tiempo que duró la guerra de la independencia, y el lento proceso posterior de organización de la República, los pocos proyectos que se presentaron, utilizaban todos, con objeto de dotar de Puerto a la ciudad de Buenos Aires, el cauce del Riachuelo, prévia una canalización del mismo, y la construcción de muelles en sus riberas.

No obstante el proyecto de Puerto que el Gobierno de Rivadavia encargó en 1822 al eminente ingeniero hidráulico, don Santiago Bevans, los trabajos que se ejecutaron, con el objeto expresado hasta el año 1852, fueron de muy poca importancia. Durante este año, el Gobierno abrió un concurso, para la presentación de proyectos de Puerto, al que se presentaron los señores José M. Lagos y C^{a}, Miguel Valence y C^{a}, Rossi y Pittaluga, Pastor Frias, V. Corvera y Wicker y Jones. Ninguna de estas propuestas fueron aceptadas.

A estos proyectos sucedieron los presentados por los señores Julio Messini y C^{a}, Carlos Pellegrini, Emilio Castro,



Depósitos del Dique 4.

Dique 3. Grúa flotante.

V. Casares e hijos, R. Trelles y Juan Martín Estrada. El proyecto del ingeniero Carlos Pellegrini, el más importante de todos ellos, consistía en estrechar la embocadura del Riachuelo, por medio de una estacada, a fin de producir una mayor velocidad en la corriente del curso de agua y el consiguiente arrastre de arena, construyendo luego defensas en el banco de la ciudad y abrigando la rada interior.

Ninguno de estos proyectos, fué llevado a la práctica.

En Junio de 1854, la Honorable Legislatura, autorizó al Poder Ejecutivo, a emplear la suma de 528.622 $ o/s, en la construcción de un pequeño muelle en el Bajo denominado de La Merced. Haciendo uso de esta autorización, el Poder Ejecutivo ejecutó el trabajo de referencia, por intermedio del ingeniero señor Taylor, que hizo los planos y dirijió el trabajo. Este fué inaugurado en Septiembre de 1855, constando el muelle de 210 metros de largo.

Ya en este año, la ciudad de Buenos Aires, comenzaba a aumentar en importancia y conjuntamente con ella las necesidades de su comercio exterior e interior, circunstancia que ponía de manifiesto, cada vez más, la necesidad que había en poseer un puerto, de aguas hondas, donde pudieren operar, al abrigo de las contingencias del mal tiempo barcos de ultramar.

En vista de lo expuesto, la Honorable Legislatura en el año 1858, autorizó al Poder Ejecutivo a contratar los servicios de un ingeniero de notoria reputación profesional. En tal virtud el Poder Ejecutivo, nombró al ingeniero Juan Coghlan, quien presentó un proyecto de Puerto, para Buenos Aires, en Junio de 1859, que consistía en la construcción de dos dársenas frente a la ciudad, una de las cuales desagüaría en al Riachuelo, dársenas que se ejecutarían por la formación de un gran terraplen frente a las balisas interiores. Este proyecto no fué considerado.

A consecuencia de una circunstancia dolorosa, la guerra que se declaró al Paraguay en 1865, se paralizaron las gestiones conducentes a la construcción de las obras del Puerto, hasta que en 1869, en virtud de una Ley del Honorable Congreso y prévia la presentación de un proyecto por el señor Eduardo Madero, éste, por sí, y por las personas que representaba, celebró un contrato con el Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio del Interior, en el que se compro metía a llevar a cabo y explotar las obras, de acuerdo con

los planos presentados, recibiendo en cambio una subvención del Gobierno de 1.000.000 de $ o/s, y la mitad de los terrenos ganados al Río. Las obras consistían en el dragado de un canal de entrada, desde las balizas exteriores, que llegaba a un antepuerto y una dársena a marea de 5,18 metros de profundidad, en aguas bajas ordinarias. Se construiría, además, un dique de carena y depósitos de aduana con capacidad para 250.000 metros de mercaderías.

Este contrato, no pudo ser llevado a la práctica porque no mereció la aprobación del Honorable Congreso Nacional, motivo por el cual, el señor Madero retiró su proyecto.

Posteriormente, en el año 1870, sancionóse una Ley, por la cual se autorizaba al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de 4.000.000 de $ o/s, en obras de muelles y depósitos, destinados a operaciones portuarias, para cumplir la cual el Poder Ejecutivo contrató al ingeniero Bateman a objeto de que formulara planos y presupuestos de las construcciones que sería menester llevar a cabo. El proyecto fué presentado por el ingeniero mencionado, en el año siguiente, y consistía en la construcción de un malecón exterior de defensa, situado frente a la ciudad, y que desde la Usina de Gas del Retiro, corría hasta el Riachuelo, formando el recinto de las obras portuarias. Los trabajos se presupuestaron en 10.000.000 $ o/s. Este proyecto, tampoco fué aprobado, presentándose posteriormente a él, varias propuestas que fueron igualmente desechadas.

En el año 1875, la Honorable Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, por Ley de 14 de Diciembre de 1875, aprobada después por el Gobierno de la Nación, dispuso se efectuara un concurso de proyectos, para la canalización del Riachuelo, con objeto de aprovechar dicho curso de agua para la construcción de muelles donde efectuar embarque y desembarque de mercaderías.

De las propuestas presentadas, fué aceptada la del ingeniero don Luis A. Huergo, que consistía en la construcción de un nuevo canal de acceso al Riachuelo, previa una modificación en la desembocadura del mismo, buscando acortar en lo posible, la distancia de éste a las aguas profundas. Se protegía, así mismo, al canal citado, contra la acción del agua, y se construían a ambas márgenes del Riachuelo, muros de defensa paralelos, destinados a encajar las aguas del Riachuelos. Este proyecto, trataba de obtener un canal de

cabotaje de 10 pies de profundidad, y otro, destinado a barcos de ultramar de 21 pies de calado.

Estas obras fueron llevadas a cabo en el año 1877, siendo libradas al servicio público en dicho año, costando al Erario Público la suma de 375.000 $ o/s.

El Poder Ejecutivo de la Provincia, fué autorizado en el año siguiente, a gastar 125.000 $ o/s, en la continuación de los trabajos de la referencia. En esta forma en el mes de Mayo de 1879, navegaban ya por el canal, barcos de 5 a 6 pies de calado, y, en el mes de Octubre podían pasar barcos hasta de 1.000 toneladas de porte. Las operaciones de carga y descarga que se efectuaron en el Riachuelo durante el año 1879, alcanzaron a la cantidad de 21.576 barcos, con 577.694 tonelada de mercaderías.

Durante el año 1880, fué puesta a disposición de la Comisión que dirigía los trabajos del Riachuelo, la cantidad de 475.000 $ o/s, por parte del Gobierno Nacional y 1.500.000 $ o/s, por parte del Gobierno de la Provincia, con objeto de proseguir los trabajos iniciados tan felizmente, disponiéndose que el canal debía tener 100 metros de ancho y 21 pies de profundidad, en bajas aguas ordinarias.

En 1881, el Honorable Congreso dispuso que el Gobierno de la Nación expropiara los trabajos que se ejecutaban por cuenta de la Provincia de Buenos Aires, las cuales debían proseguirse, por cuenta exclusiva de aquél, — autorizando al mismo tiempo al Poder Ejecutivo a contratar un empréstito de 4.000.000 de $ o/s con el objeto indicado.

El 21 de Abril de 1882, el ingeniero don Luis A. Huergo, presentó un proyecto de puerto que consistía en la construcción de un canal de entrada, con 21 pies de agua en las bajamareas ordinarias, y, en la construcción de varios diques, en forma denticular, ampliamente provistos de grúas, vías férreas y depósitos.

Este proyecto, no fué tomado en consideración por el Honorable Congreso.

Poco tiempo después, en el mes de Octubre de 1882, el Honorable Congreso, autorizó al P. E. para contratar con el señor Eduardo Madero, la construcción de un puerto frente a la ciudad de Buenos Aires, de acuerdo con el plano presentado por el mismo, y que consistía en las obras que posteriormente llevadas a cabo, constituyen las actuales Dársena Sud, Diques 1, 2, 3 y 4, y Dársena Norte, con dos canales

de entrada: uno al Norte y otro al Sud. La ley autorizaba a disponer para este efecto, de la suma de 20.000.000 $ o/s, en obligaciones que se dominarán del «Puerto de Buenos Aires».

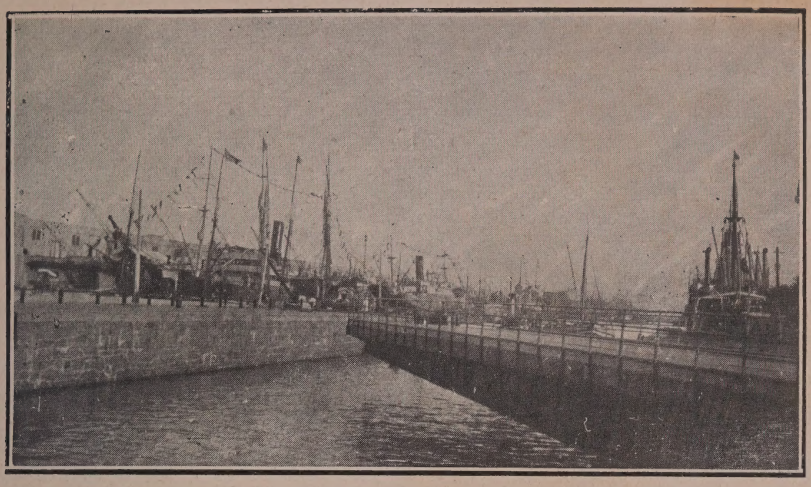
En el año en que fué acordada esta autorización, el Puerto exigía imperiosamente la construcción de nuevas obras,—a más de las del Riachuelo donde las operaciones de carga y descarga de mercaderías, pudieran efectuarse en mayor amplitud y, en donde pudieran atracar barcos de un calado mayor del de los que entraban en aquella oportunidad al Puerto. En efecto, el notorio progreso natural de la República, y de su capital, que sobrevino una vez terminadas las dificultades que se suscitaron con las naciones vecinas; y terminada la obra de la organización interna de la Nación, aumentó en progresión consiguiente las necesidades del comercio y de la navegación, haciendo que el tonelaje de registro, de los barcos entrados y salidos del Puerto en 1882, fuera muy próximo al 1.000.000, es decir, el doble casi del movimiento habido 4 años antes.

En tal virtud, el Poder Ejecutivo promulgó la ley, que lo autorizó a contratar con el señor Madero la construcción del puerto, siendo firmado el respectivo contrato el 12 de Diciembre de 1885. El señor Madero, a su vez contrató la ejecución de los trabajos con la empresa Walker, y la provisión de la maquinaria hidráulica y guinches con la casa Armstrong, Mitchell y C^{a}.

Los trabajos se comenzaron el 1° de Abril de 1887, y fueron terminados el 31 de Marzo de 1898, librándose en este interin, sucesivamente, las diversas partes constitutivas del Puerto.

Por ley del Honorable Congreso de Septiembre 30 de 1895 se autorizó a ampliar la suma acordada a los señores Eduardo Madero y C^{a}, en la cantidad de 297.411,62 $ o/s con sus correspondientes intereses; y finalmente la ley de 4 de Noviembre del mismo año, en atención, a las obras que faltaban para completar las instalaciones portuarias; y a la carencia absoluta de diques de carena, donde pudieran repararse los barcos tanto mercantes como de la armada nacional, autorizó a gastar en ambas, hasta la suma de $ 6.400.000 o/s, siendo esta última ampliada en $ 700.000 o/s por la Ley número 2728 y en $ 1.118.382,60 o/s por Ley núm. 3994.

En estas condiciones, el resumen general del costo de las obras contratadas con los señores Eduardo Madero y C^{a},



Puente giratorio.

Dique 4.

está especificado en la nomina siguiente incluyéndose los trabajos del canal del Sud, desviación de las aguas de tormenta y conservación de la primera sección del canal norte.

Indicación	Dirección técnica, Gastos de Administración	Intereses agregados a los Certificados	Obras
	$ o/s	$ o/s	$ o/s
Dársena Sud, parte de la esclusa Sud y muro exterior	169.948,08	63.477,65	2.265.976,—
Dique núm. 1 con depósitos y galpones, etc., parte de la esclusa Sud y galpones, etc., de la Dársena Sud.	346.255,79	102.497,47	4.616.743,—
Muro exterior (parte del Norte) y desviación de las aguas de tormenta	166.468,16	66.460,76	2.219.575,—
Dique núm. 2 con depósitos, galpones, etc.	278.779,21	112.048,85	3.717.055,—
Canal del Norte, incluyendo la conservación de la primera sección del mismo hasta el 31 de Marzo de 1898	286.791,62	56.738,62	3.823.888,—
Dragado en el canal Sud y construcción del muelle	31.390,35	12.066,44	418.537,—
Dársena Norte entradas de los Diques de Carena y Galpon núm. 8	216.304,64	75.202,15	2.884.061,—
Dique núm. 4 con depósitos, etc., y la esclusa del Norte	394.893,98	88.630,69	5.265.252,—
Dique núm. 3 con depósitos, etc., Máquina Hidráulica	70.263,31	23.075,84	936.844,—
Diques de Carena	60.082,01	16.154,04	1.201.640,—
» Buque-Puerta, etc., 5 % .	3.448,32	196,41	68.966,—
	2.359.085,63	836.486,14	31.878.009,79
Intereses descontados según Decreto de 30/10/90		4.691,60	
	2.359.085,63	831.794,54	31.878.009,79
Dirección técnica y gastos de Administración.			2.359.085,—
Intereses agregados a los certificados			831.793,—
Importe total de certificados hasta el 31 de Marzo de 1899 . . .			35.068.889,—

IMPORTE CERTIFICADO, CORRESPONDIENTE AL ARREGLO DE RECLAMACIONES Y LIQUIDACION GENERAL DE LAS OBRAS

	$ o/s	$ o/s
Importe anterior		35.068.889,79
Importe aceptado como base de la liquidación.	507.543,43	
Parte correspondiente a trabajos ejecutados menos los déficit en los certificados generales y los reclamos B² C′ E′	477.677,74	
Id id id a intereses sobre el reclamo núm. 20.	13.127,20	
Dirección técnica y gastos de administración 7 ½ %	35.825,83	
ntereses igual a 6 % agregados al certificado.	28.482,65	555.113,42
Total.		35.624.003,21

Casi contemporáneamente con la gestión del señor Madero, para la instalación de las obras del Puerto, los señores Paul Angulo y Cª, solicitaban del Honorable Congreso, una concesión para cavar y explotar por su cuenta un canal de navegación, que partiendo de un punto del Ante Puerto del Riachuelo, terminara en las proximidades del canal Mitre del Ferrocarril de la Ensenada, bajo la correspondiente vigilancia del Poder Ejecutivo en lo referente a construcciones y explotación de la obra.

Esta solicitud prosperó, y en 2 de Octubre de 1888, el Honoble Congreso por Ley núm. 2346, acordó la concesión solicitada, pero las obras se empezaron recién algunos años más tarde y forman el Dock Sud de la capital.

Libradas al servicio público, las obras a que se refiere lo anteriormente relacionado, notóse poco después la falta de instalaciones de carácter especial, donde pudiera operarse en la carga y descarga de inflamables, carbón, etc.

Esta circunstancia, motivó ciertas iniciativas de carácter particular, tendientes a obtener, mediante una combinación financiera apropiada, la concesión del Honorable Congreso, para construir y explotar las obras de la referencia. La principal de ellas, la del señor Douglas D. Vignolles, motivó la ley de 30 de Diciembre de 1901, ley que disponía que el Poder Ejecutivo contrataría con el que ofreciera mejores condiciones en licitación pública, de acuerdo con las bases de la misma ley, un fondeadero y muelles para buques, car

boneras para el Gobierno, depósitos para inflamables y carboneras particulares, a ambos lados del canal de entrada en la Dársena Norte; así como edificios para la Administración y las obras que debían hacerse para ganar al Río el terreno necesario para las mismas. Al costo de las mismas se le asignaba un valor máximo de 6.000.000 $ o/s.

El capital debía ser aportado por el contratista y el contrato duraría el tiempo necesario para la amortización de las obras.

La misma ley disponía que el Poder Ejecutivo en igualdad de condiciones, acordaría la preferencia en la adjudicación de la licitación al señor Douglas D. Vignolles.

Esta ley no fué llevada a la práctica. La licitación ordenada no dió resultado práctico alguno.

Poco tiempo después el Poder Ejecutivo dispuso utilizar la Dársena Norte, para operaciones comerciales; la cual carecía de depósitos; impidiendo por otra parte, el oleaje que en ella levantaban determinados vientos, la permanencia de buques.

Con este objeto, el Honorable Congreso dictó las leyes de 26 de Enero de 1904 y Junio 14 de 1905, por las cuales se autorizaba en la primera a gastar la suma de 208.759,21 $ o/s, en la construcción de los malecones de defensa de la mencionada Dársena y la segunda a construir galpones, vías férreas, grúas, instalaciones hidráulicas y demás obras necesarias para la habilitación de la Dársena Norte en operaciones de carga y descarga de mercaderías. Autorizaba esta misma ley al Poder Ejecutivo a limpiar el canal de cabotaje, a profundizar el dragado del canal del Norte, y a la construcción de 500 metros de defensa en el mismo. Disponía, por último, que en las mencionadas obras, podrían invertirse hasta la suma de 1.100.000 $ o/s.

Las obras autorizadas por estas dos leyes, fueron ejecutadas, dotándose a la Dársena Norte, de elementos para su explotación.

En el mismo año 1905, el Honorable Congreso autorizó al Poder Ejecutivo a proceder a la pavimentación con adoquines de piedra de las principales calles de acceso y circulación del Puerto de la Capital, así como los desagües superficiales de las áreas pavimentadas, invirtiendo en las mismas hasta la suma de 1.980.000 $ o/s. Estas obras tan necesarias para el tráfico del Puerto, fueron ejecutadas y

posteriormente ampliadas hasta dejar la casi totalidad de las calles del Puerto, en excelentes condiciones de pavimentación.

Ya, en esta época el movimiento marítimo, entrado y salido, había llegado a ser de 11.467.954 toneladas de registro, y la progresión que el mismo seguía a partir de algunos años atrás, hacía presumir que para dentro de breve tiempo, serían insuficientes las instalaciones del Puerto Madero.

Esta circunstancia, comenzó a interesar la atención de los profesionales; siendo fijadas algunas ideas con respecto a las ampliaciones que correspondía efectuar al Puerto de Buenos Aires.

Entretanto, el ingeniero señor don Antonio Piaggio, que, a la sazón ocupaba el puesto de ingeniero jefe de la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto, presentó un proyecto de complementación del Puerto Madero, al que creia susceptible de un mayor rendimiento, prévia la construcción de las mismas.

Dicho proyecto consistía en:

1) Construcción de hángares y depósitos de 2ª fila, en el costado Este del dique 4, con sus correspondientes, calles, vías férreas y grúas.

2) Ensanche de los depósitos de albañilerías de los diques 1 y 2 costado Oeste, y sustitución de los de fierro de un piso, por de mampostería de cuatro pisos en los mismos diques y sección 7ª de la Dársena Norte.

Este proyecto, fué aprobado por el Poder Ejecutivo y remitido al Congreso con un mensaje explicativo.

El Honorable Congreso, lo tomó en consideración en el año 1907, y le aprobó por Ley núm. 5126 de 10 de Septiembre del mismo año.

Las obras especificadas fueron construidas en curso de los años 1909, 1910 y 1911 y conforme a las previsiones del que las proyectó, prestaron beneficios incalculables en años posteriores cuando el aumento extraordinario del movimiento marítimo y de cargas, puso a ruda prueba la capacidad de las instalaciones del Puerto.

El aumento de capacidad bruta que se dió en total a los depósitos Fiscales, fué de 626.000 metros cúbicos es decir tanto, como la que dejó construida la Empresa Madero.

En tanto, la forma y condiciones en que debía ser ampliado el Puerto, continuaba siendo motivo de atención por parte de profesionales y del comercio interesado.

Antes de que el movimiento del Puerto exigiera la obra mencionada, el ingeniero don Luis A. Huergo, autor del proyecto para el primitivo Puerto de Buenos Aires, que no fué considerado por el Gobierno de la Nación, viendo un inconveniente para la explotación del mismo, en los puentes que servian de unión a ambos costados de los diques, indicó como necesarias, las siguientes obras:

1) Supresión de todos los puentes actuales, y formación de un gran dock con los cuatro diques y dársenas, mediante la unión de los diferentes costados de los diques entre sí.

2) Construcción de un dock, paralelo al anterior, para extensión del Puerto.

3) Supresión del canal Norte y acceso firme a la parte este del Puerto, mediante la unión de los de brazos del costado Norte de la Dársena Norte.

Este proyecto no fué presentado oficialmente.

A su vez, el Superior Gobirno, encomendó al ingeniero norteamericano señor E. L. Corthell, a quien, a este efecto nombró ingeniero consultor del Ministerio de Obras Públicas, el estudio de la ampliación del Puerto, quien presentó el resultado de sus estudios en Febrero de 1902, y que consistía, en la construcción de 14 diques de forma denticular orientados del Sur Oeste al Norte Este, dotados de galpones y vías ferreas. Estos diques estaban situados en la actual posición del malecón exterior, parte del cual utilizaban. El recinto portuario era cerrado por el lado del Río, mediante la construcción de una adecuada defensa. Del lado Norte del canal del Norte y a continuación de los Talleres del Arsenal de la Armada, proyectaba así mismo la construcción de un dique para carbón y otro para inflamables.

El costo total de las obras así como el de algunas obras de dragado en canales y Dársena Norte estaba presupuestado en 31.801.000 $ o/s, que se descomponía así:

	$ o/s
Ampliación del Puerto	25 900.000
Dragado Canal Norte a 26'	1.120.000
Protección canales	4.781.000
Total	31.801.000

El proyecto del ingeniero señor Corthell, no obstante haber sido encargado por el Superior Gobierno no fué nunca tomado en consideración.

En el año 1905, la Empresa del Ferro Carril Buenos Aires al Pacífico, que entonces gestionaba su entrada, a la parte céntrica de la ciudad, por medio de los terrenos a ganarse al Río en su parte Norte, desde la calle Ayacucho hasta la de Maipú, presentó a la consideración de los Poderes Públicos un proyecto consistente en la construcción de espigones, sobre la base del malecón de defensa que la misma debía construir para ganar al Río los terrenos, que acaban de referirse, situados al Norte de la actual Dársena Norte entre las calles San Martín y Maipú, por donde se disponía un acceso a alto nivel, para los rodados que se dirigiesen al Nuevo Puerto. Este proyecto fué retirado, según manifestación de la Empresa, por haber tenido conocimiento de que el Gobierno Nacional, tomaría a su cargo directo, la construcción del ensanche referido.

En el mismo año, el Gobierno Nacional, solicitó y contrató los conocimientos del ingeniero Abel J. Pagnard, para que estudíara y resolviera la forma más apropiada, para el ensanche del Puerto de Buenos Aires.

El ingeniero señor Pagnard, presentó su proyecto en Agosto de 1906, y consistía, en la construcción de 6 diques de forma denticular abiertos y sin esclusas, y de longitud variables, orientados, del Norte Oeste al Sur Este, ubicados frente a los actuales diques del Puerto Madero los que estaban protegidos, por un malecón exterior de detensa. El ensanche futuro, lo marcaba el señor Pagnard, con diques iguales a los anteriores, en el sitio en que habían sido proyectados por la Empresa del Ferro Carril Buenos Aires al Pacífico. A fin de que el acceso a los nuevos diques no estuviese molestados por los puentes del Puerto Madero, proponía el proyectante la supresión de la esclusa Norte, la cual rellenada, proporcionaría acceso firme a lo que sería el Nuevo Puerto. Proyectaba, así mismo dos canales para unir el Puerto de Buenos Aires con el Parará de las Palmas y el Puerto de La Plata.

En el año 1906, fueron presentados dos proyectos más. El de los señores Julio B. Figueroa y C^{a} y el del señor Manuel Lapido. El primero, ofreciendo construir 3 dársenas paralelas a los diques del Puerto Madero y una de inflamables al Este de éstas, y el segundo, la construcción de 6 diques denticulares, dos de los cuales se prolongaban hasta unirlos a los actuales del dique Madero, distribución que permitía dispo-

Esclusa Sud.

Depósitos del Dique 1.

ner de accesos firmes a las instalaciones del Nuevo Puerto, mediante la supresión de algunos de los pasajes en uso.

El ingeniero Federico J. Barzi, presentó poco después un proyecto semejante al anterior, con la diferencia de ser 5 los diques prolongados hasta unirlos con los del Puerto Madero, lo que se verificaba frente al pasaje de la calle Belgrano. Formaba con los 4 diques actuales un gran dock, asegurándose el acceso al Nuevo Puerto, por partes firmes, mediante la inutilización de las esclusas. Los diques proyectados eran esclusables por instalaciones adecuadas situadas en el canal de pasaje.

También fué presentado un proyecto, en el cual se construían 3 diques denticulares sobre la base de la Dársena Sud, que por la carencia de muelles en su costado Este, hacia poco onerosa la construcción, y evitaba tener que hacer mayores modificaciones en los diques del Puerto Madero.

Ninguno de los proyectos citados fué tomado en consideración.

En Agosto 19 de 1907, el Poder Ejecutivo remitió al Honorable Congreso, un proyecto de Ley, en el cual se autorizaba a aquel a invertir hasta la suma de 25.000.000 $ o/s, en la ampliación del Puerto, cuya forma sería resuelta mediante un concurso de competencia según el plano general que se aprobara. Las obras deberían construirse en el concepto de que podría darse una profundización suficiente a diques y canales, para que pudieren entrar barcos de 30 pies de calado, aprovechando las mareas. Las obras, debían pagarse con el producido líquido de todas las que se construyesen, de acuerdo con la proyectada ley, y el excedente sobre lo calculado en el presupuesto de 1908, de los recursos de importación, almacenaje y eslingaje, faros y balizas, puertos, muelles, diques y pescantes hidráulicos.

Poco tiempo después, es decir, en Octubre 19 de 1908, quedó sancionada la Ley núm. 5944, sobre la base del mensaje de 1907, y en la que se autorizaba al P. E. a invertir hasta la suma de 27.000.000 de $ o/s en las obras de ampliación del Puerto, sin fijar ubicación ni distribución de las mismas, las que se dejaban libradas a un concurso de competencia, según el plan general que se aprobara.

Las obras, se construirían para que pudiesen entrar a ellas barcos hasta de 30 pies de calado.

Se autorizaba también al Poder Ejecutivo a ensanchar

hasta 100 metros la calle Pedro Mendoza, sobre el Riachuelo, desde la calle de Brandzen hasta la de Irala, y a construir muelles y depósitos, e instalar vías y guinches en la extensión mencionada, pudiéndose invertir en las mismas hasta la suma de 10.000.000 $ o/s.

Se le autorizaba asi mismo a profundizar uno de los canales de entrada a 24 ½ pies al cero, para ensayar la conservación de ellos mediante la colocación de defensas longitudinales a 28 pies al cero.

Por último, disponía la construcción de un canal de navegación, que arrancando del Canal Norte, siguiera la costa Norte del río Luján, en una extensión de 28 kilómetros más o menos.

En Diciembre 9 de 1908, la Dirección General de Obras Hidráulicas a quien pasó la ley mencionada para su cumplimiento, solicitó instrucciones del Superior Ministerio de Obras Públicas, respecto a la situación del Nuevo Puerto, iniciando los estudios referentes al ensanche de la calle Pedro Mendoza, a fin de efectuar las expropiaciones necesarias. En 16 Enero de 1909, el señor Ministro de Obras Públicas le hacía saber que el Gobierno estaba decidido a construir el Nuevo Puerto al Norte del principal canal de acceso, al costado de los terrenos ganados al Río por el Ferrocarril al Pacífico, defendido con un malecón exterior. Así mismo disponía el P. E. que, el concurso debía abarcar, la presentación de planos y la licitación de las obras.

Sobre la base de lo expuesto, la Dirección General de Obras Hidráulicas, preparó las bases del concurso, acompañando un lineamiento de la solución posible del problema, lineamiento que consistía en la construcción de diques denticulares orientados de Norte Oeste a Sud Este, ubicados frente al malecón del Pacífico, y defendidos por un rompeolas exterior.

En Febrero 8 de 1909, se aprobó este plan de obras y se llamó a licitación pública para su construcción, licitación que tuvo lugar el 1° de Diciembre de 1909, y a la que se presentaron 9 propuestas relacionadas con la ampliación del Puerto las que en general adoptaban el lineiamiento general expresado anteriormente. Fueron ellas: Philipp Holzmann y C^{a}, Sociedad Sir John Yackson y C^{a} Lda., Hersent y Schneider Walker y C^{a} Lda., Tophan, Jones y Railton Ld., S. Pearson e hijo Lda., Consortium Franco Argentino, Devoto, Mihanovich, Carena y C^{a} y Grandes Travaux de Marseille.

Informado por la Dirección General de Obras Hidráulicas, Oficina de Servicio y Conservación del Puerto de la Capital y por una Comisión Asesora, nombrada al efecto, el Poder Ejecutivo por acuerdo de Ministros de fecha Abril 20 de 1911, aceptó la propuesta de los señores Walker y Cª Limitada, con base de los precios unitarios ofrecidos y cuyo importe total era de 24.162.214,35 $ o/s, dejando constancia expresa de que el Poder Ejecutivo se reservaba el derecho de modificar el proyecto aceptado, en los puntos que considerase conveniente hacerlo, ampliando o limitando las obras, con arreglo a los precios unitarios ofrecidos.

En Septiembre 21 de 1911, se aprobó el contrato celebrado al efecto entre los señores Walker y Cª y la Dirección General de Obras Hidráulicas,—«ad referendum» del Poder Ejecutivo y en seguida dió la empresa nombrada comienzo a las obras, cuya descripción y consideración forma un capítulo especial, por requerirlo así la importancia de las mismas.

CAPÍTULO II.

DESCRIPCIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

CARACTERÍSTICAS DEL MOVIMIENTO PORTUARIO. — DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS. — EL RIACHUELO. — EL DOCK SUD. — EL PUERTO MADERO.

Antes de describir las obras del Puerto, conviene relacionar en general, la clase de movimiento que las mismas deben servir. Este movimiento, obedeciendo a causas permanentes y locales, colocan al Puerto de Buenos Aires, en condiciones bastantes diferentes con relación a los puertos extranjeros. En efecto, en términos generales, un puerto, está destinado a servir las necesidades de un espacio de territorio, como estación de trasbordo o de tránsito a los productos destinados o con procedencias del mimo. Cuanto más grandes e intensas sean las necesidades de un territorio, mayor será el movimiento del puerto, destinado a poner en contacto, los rodados destinados al trasporte terrestre, con las grandes construcciones navales, que los conducieran por vía maritima. En un puerto europeo, por ejemplo, la zona de influencia del mismo, comprende, en casi todos los casos, centros que aventajan notablemente al que sirva de asiento al puerto, tanto bajo el punto de vista del número de población, como del movimiento industrial y comercial.

Así también, la densidad de la población mucho mayor allá que en esta República, dá vida y objeto, a muchos centros secundarios, donde se efectuan provisiones, y que forman parte de la zona de influencia del puerto respectivo.

Estas condiciones, dan a estos puertos, el carácter de un punto necesario de tránsito, circunstancia que aprovecha la ciudad en que está instalado, como así también los grandes centros industriales que se desarrollan alrededor del mismo, para disminuir los gastos del trasporte de las materias primas y de los productos ya manufacturados.

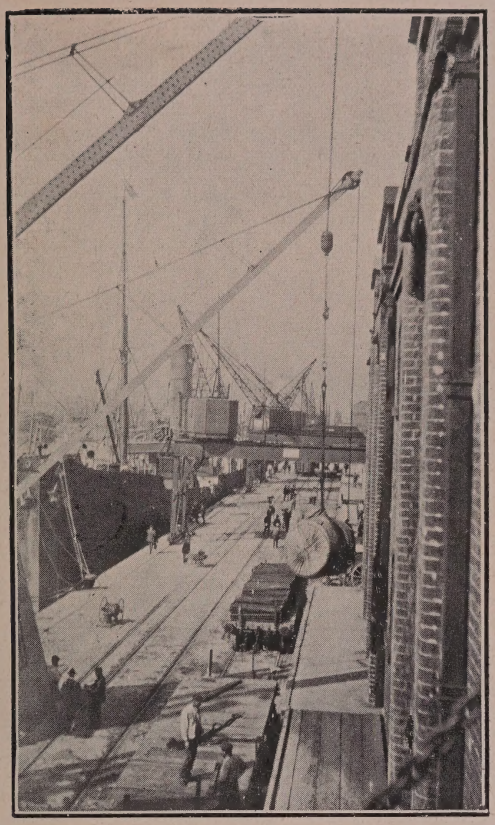
En el Puerto de Buenos Aires, las condiciones en que se desarrolla su tráfico son diferentes de las enumeradas, pues no sólo es puerto de tránsito para el interior, sinó que, en dicha ciudad, es donde se surte la mayor parte del comercio de la República. De modo que las mercaderías de importación, no salen directamente para el interior, sinó que se dirijen a los depósitos, donde se almacenan durante un tiempo más o menos largo; de ahí son retiradas casi siempre por medio de carros, circunstancia que obliga a distribuciones destinadas a facilitar la operación indicada.

Prueba fehaciente de lo expuesto, se tiene observando que el movimiento de importación habido en el Puerto de Buenos Aires, con relación al realizado en el resto del país, en millares de pesos oro sellado, es el 80 % término medio, el primero del segundo, durante el tiempo de 20 años.

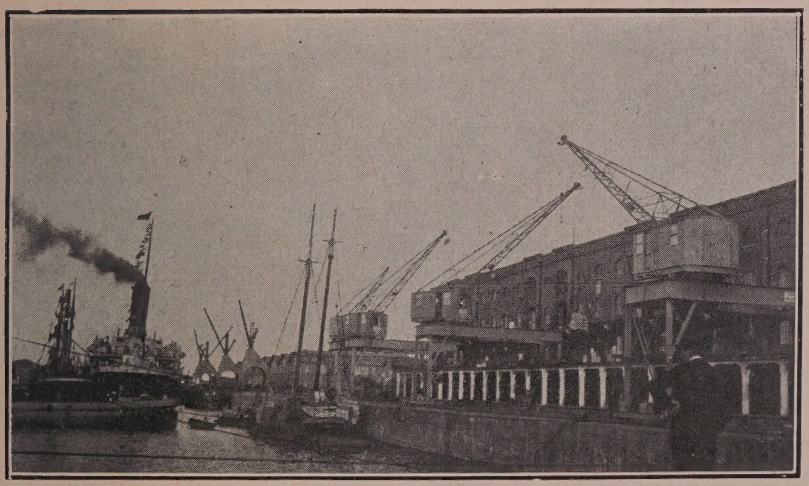
Contribuye, así mismo a lo expuesto, el hecho de tener Buenos Aires la quinta parte de los habitantes de la República, y ser toda ella la población eminentemente consumidora de la misma.

El enorme número de barcos necesarios para traer la importación que se dirije a Buenos Aires, y que por las causas señaladas, no puede desviarse de él, ocasiona la afluencia al puerto del mismo, de un gran número de consignaciones variadas, destinadas a ser exportadas y que vienen al Puerto de Buenos Aires, en la seguridad de encontrar siempre bodega y flete disponible en éste, aún cuando los gastos de transporte terrestre, sean mayores que si se dirijieran a otros centros exportadores.

Es este el motivo porque el Puerto de Buenos Aires, no obstante, tener una zona de influencia exportadora, de dimensiones no muy grandes, pues ella está dividida por la atracción de los puertos de Rosario, San Nicolás, Puerto



Muelle, Dique 4.



Muelle, Darsena Norte.

Galvan e Ingeniero White, efectúa una exportación considerable, que oscila, alrededor del 50 %, de la exportación total de la República.

Tal es, a grandes rasgos, el movimiento y las características principales de las operaciones que debe realizar el Puerto de Buenos Aires.

DESCRIPCIÓN DEL PUERTO.

Con el objeto de ordenar y simplificar la exposición general de las diferentes obras del Puerto; y, a la vez, hacer facilmente hallables las descripciones que a ellas se refieran, se ha dividido este capítulo en las partes enumeradas a continuación:

a) Riachuelo.
b) Dock Sud.
c) Puerto Madero;

incluyendo, al mismo tiempo en estas partes, tanto las instalaciones oficiales que allí existen, como las particulares que tengan atingencia con la explotación del Puerto.

RIACHUELO.

Este curso de agua navegable, a raiz de las diferentes obras de canalización y rectificación, que se vienen llevando a cabo en el mismo, desde el año 1875, es aprovechado, para efectuar operaciones de carga y descarga, por sus riberas. Actualmente, el Riachuelo tiene una profundidad de 24 pies.

A los efectos indicados, ha construido el Gobierno Nacional, en ambas márgenes del mismo, muelles de madera; en una extensión de 4.300 metros en la ribera Norte, y 1.200 en la ribera Sud. Aguas abajo de este último, existe también un muelle de madera, que ha sido construido por la Empresa del Ferro Carril del Sud, y que llega hasta el Ante-Puerto de la Dársena Sud, teniendo 430 metros de extensión. Así mismo, frente al Mercado Central de Frutos existen 490 metros de muelle de madera construidos por esta Sociedad.

Los muelles de madera de la ribera Norte, tanto por su antigua construcción, como por las sucesivas operaciones de dragado efectuadas en el Riachuelo, se han derrumbado en varias partes, inutilizando — en consecuencia — importantísi-

mos espacios de ribera. A fin de remediar este inconveniente, el Poder Ejecutivo dispuso la inmediata reconstrucción de los muelles referidos, lo que se está efectuando, levantándose en ellas, muelles de cemento armado.

Sólo dos depósitos fiscales, prestan servicio a lo largo del Riachuelo, y son los situados en la calle Brandzen y Olavarría. Son de construcción muy antigua y de un solo piso con 9.000 metros cuadrados de capacidad.

El Gobierno Nacional, sólo tiene allí la jurisdicción y la propiedad de 35 metros de Ribera, a contarse desde la arista de los muelles, en ambas márgenes del Río.

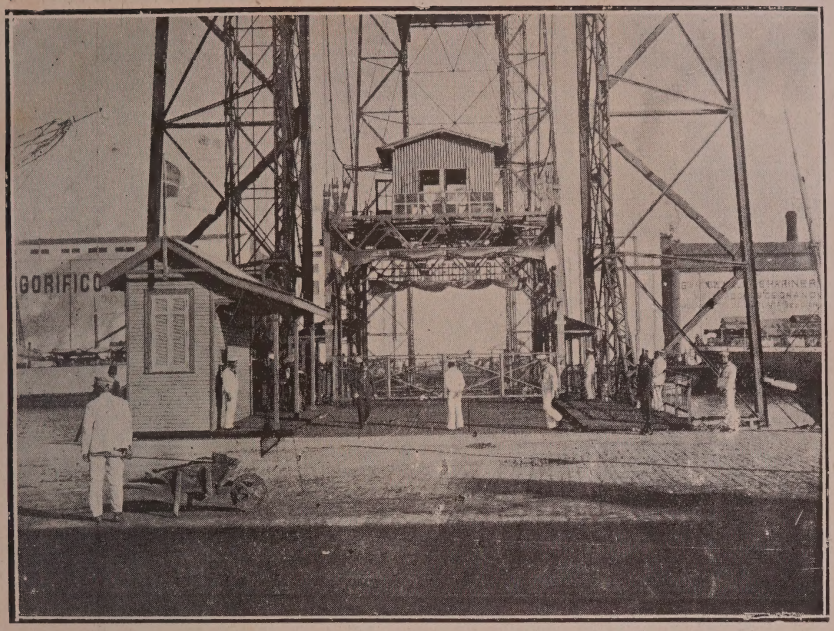
El Riachuelo, se destina para los buques de vela en general, los que no pueden entrar al Puerto Madero, sinó en ciertas y determinadas ocasiones. En él, efectúan también operaciones los vapores que llegan con carbon, kerosene, y los de cabotaje, así como los que hacen la carrera al Sud y por los ríos Paraná y Uruguay, excepción hecha de los de pasajeros. Allí se estacionan, los remolcadores, los buques playeros y las chatas que hacen el servicio interno del Puerto lo mismo que las lanchas con artículos de consumo, como ser: leña, carbón, frutas, etc.

En la Ribera Norte hay grandes depósitos particulares, denominados barracas, encontrándose algunos de ellos por disposiciones del Superior Gobierno, habilitados como fiscales para el almacenamiento de mercaderías, en los que se recibe a éstas directamente de los buques, mediante guinches a vapor y red de vías Decauville, para el transporte de las mismas. Las concesiones para establecer dichas instalaciones deben ser solicitadas al Superior Gobierno, sin cuyo requisito, no es permitido efectuarlas.

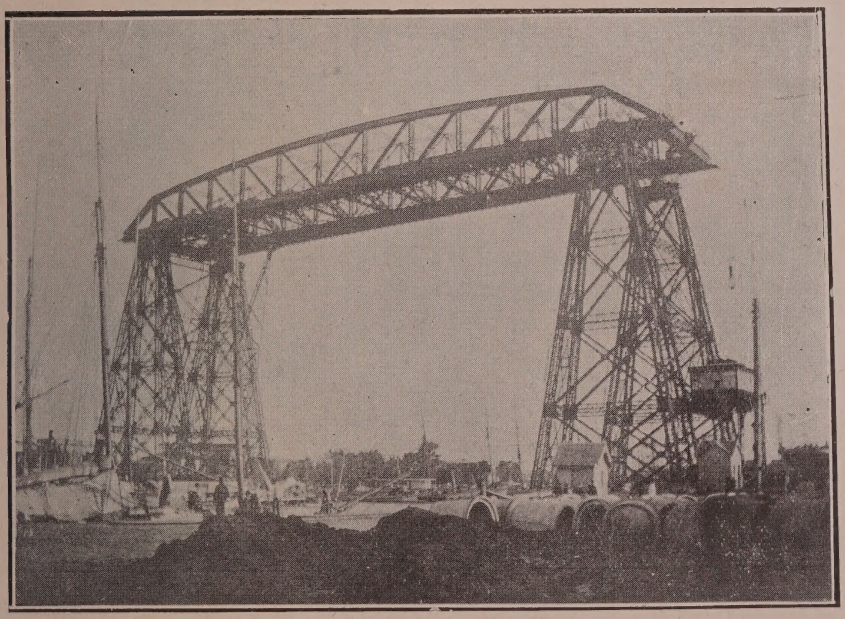
En los depósitos particulares se reciben mercaderías que por los reglamentos vigentes, no tienen acceso en los depósitos fiscales, como ser: pino, cemento portland, tejas, tejuelas, mosaicos, hierro, maquinarias, inflamables, maderas, cales, coke, lanas, pieles cueros, etc. Entre las más importantes instalaciones de esta naturaleza, pueden citarse las barracas de los señores Juan y José Drysdale, Barraca Peña, Worms y C^{a}, etc.

En la Ribera Sud, hay instalada una gran institución, el Mercado Central de Frutos, que posee valiosísimas instalaciones.

Hay además instalados en esta Ribera, varaderos, talleres navales, fábricas congeladoras de carne, fábrica de ladrillos



Puente «Justo José de Urquiza».



Puente transbordador «Nicolás Avellaneda».

elevadores y molinos. Hoy en día, y no obstante no llevarse a cabo los trabajos de canalización y rectificación del Riachuelo, concedidos a una empresa particular por las autoridades de la Nación, aguas arriba del puente Pueyrredón, el movimiento comercial tiende a prolongarse hasta aquellos parajes y son varias las instalaciones efectuadas y a efectuarse con el objeto indicado.

Las empresas de los Ferro Carriles: Oeste de Buenos Aires, Midland, y Compañía General de Ferro Carriles Franceses en la Provincia de Buenos Aires, han construido allí pequeñas dársenas y muelles, destinados al objeto indicado. Así mismo, varias empresas areneras, efectuan instalaciones para proceder a la rápida descarga del producto que introducen, para proveer los barrios Sud y Oeste de la Capital.

Esta utilización, ha venido a quedar favorecida con el levantamiento del puente fijo que el Ferro Carril del Sud, tenía instalado, a continuación del levadizo de la calle Vieytes, y su sustitución por uno giratorio vertical sistema Scherser, que permite por debajo de él, el paso de las embarcaciones.

No obstante lo expuesto, el Riachuelo, está muy lejos de representar una obra completa y prestar los beneficios que de ella derivarían. La falta de espacio, impide dotarlo de los elementos necesarios a lo largo de los muelles, siendo tambien otro obstáculo, las curvas tan pronunciadas que presenta en varios parajes.

Como se ha dicho ya, la Ley 5944, ha dispuesto el ensanche hasta 100 metros de la Ribera Norte del Riachuelo, entre las calles Brandzen y la de Irala, votando al efecto hasta la suma de 10.100.000 $ o/s.

El Gobierno ha efectuado el levantamiento topográfico de los terrenos que eran necesario expropiar, y nombró una Comisión en el año 1909, para que corriera con todo lo relativo a la misma.

Pero, a poco de empezar su cometido, pudo darse cuenta que la cantidad asignada para dicha obra, era insuficiente, circunstancia que ha venido a retardar la tramitación del asunto.

En cambio, la Ribera Sud del Riachuelo, y el mismo Dock Sud, que hasta el presente han tenido mucha dificultad en efectuar por allí operaciones de descarga de mercaderías, dado la falta de unión con la ciudad, pueden ahora incorporarse a la explotación portuaria, mediante el uso de los puentes terminados en las calles Almirante Brown, Patricios

y Garibaldi, los cuales pondrán — sin interrumpir el tráfico marítimo — en comunicación ambas riberas del Riachuelo.

El primero de ellos, lo construyó el Ferro Carril del Sud, como compensación de una concesión remuneratoria que le fué acordada, por Ley núm. 4821, referente a modificación de las líneas férreas que tiene en explotación. Dicho puente, es del tipo trasladador. Una vez terminado, pasó al dominio de la Nación, y forma parte integrante actualmente del Puerto de la Capital.

Los de las calles Garibaldi y Patricios, lo construyen los concesionarios señores Carlos Paquet y Cª, en virtud de la autorización que les fué acordada por el Honorable Congreso, y por la cual se les concedía el derecho de construir y explotar dos puentes trasportadores aereos, de tracción eléctrica, frente a las calles anteriormente citadas.

La altura libre dejada es de 42 metros sobre el nivel del muelle más alto. En ambas riberas ha sido afectada la longitud de muelles necesarios para el servicio del trasladador.

La plataforma, tiene 120 metros cuadrados de superficie, y capacidad para llevar peatones, vehículos, tramways, con una carga máxima de 45 toneladas, invirtiéndose en el viaje de la plataforma, no más de un minuto.

Las tarifas que el concesionario cobra son fijadas entre el Poder Ejecutivo y la Empresa.

A los 50 años de explotación, el puente, debe pasar en perfecto estado, a poder de la Nación.

DOCK SUD.

El Dock Sud de la Capital, ha sido construido por una empresa particular en virtud de la Ley 2346 de 2 de Octubre de 1888, la cual concedió al señor Paúl Angulo y Cª, la autorización necesaria para efectuar dicha construcción.

Los concesionarios, han ejecutado por su cuenta todas las obras, canal, muelles, depósitos, vías, etc., incluso las oficinas necesarias a las dependencias del Gobierno, para que puedan efectuar el contralor y vijilancia que dispone la Ley.

Los derechos de puerto, que se cobran en el Dock Sud, corresponden por mitad, al Gobierno y a los concesionarios; no así los de almacenaje y eslingaje, que corresponden en su totalidad a la empresa que lo explota.

Las tarifas son fijadas, de acuerdo entre el Poder Ejecutivo y la Empresa pero no pueden ser menores que las que cobra el Superior Gobierno en el Puerto de la Capital.

El Superior Gobierno, puede en cualquier momento expropiar las obras, abonando a los interesados el precio de tasación de las mismas, más un 20 % de esta cantidad como indemnización.

El Dock, tiene una profundidad de 7 metros, debajo del plano del cero de la escala.

La primera y segunda sección de las obras están terminadas y se encuentran en explotación.

Las obras de la primera sección, se componen de un dique de 90 metros de ancho y 908 de longitud, ensanchándose al final del mismo, para formar un dique de maniobras.

El costado Oeste, está dotado de un muelle de madera. En el lado Este, se ha construido un murallón de piedra, asentado en coronas de hormigón.

La construcción de este muelle presentó grandes dificultades, a causa de la naturaleza del suelo de fundación y de la forma de construcción de los cilindros de hormigón, los cuales no estaban unidos entre sí. Dichos cilindros no pudieron resistir el empuje de las tierras, y fué menester construir un muro de contención a lo largo y por detrás de ellos.

Los muelles arrojan una cantidad total de 3.010 metros como utilizables en operaciones de carga y descarga, de los cuales 1.000 metros, pertenecen a la 2ª sección.

El Dock, cuenta con 10 depósitos todos dentro de la primera sección, y son ellos los siguientes:

3 galpones de dos pisos para cereales con capacidad cada piso para almacenar 4.600 toneladas de cereales y 2.000 metros cuadrados de superficie cada piso.

2 galpones del mismo tipo que los anteriores con capacidad, el primero para 4.600 toneladas y 2.000 metros cuadrados por piso, y con 8.000 toneladas de capacidad y 3.500 metros cuadrados de superficie por piso, el segundo.

Hay, además, cinco galpones de un solo piso destinados al almacenamiento de mercaderías generales, con la siguiente superficie cubierta y 4,50 de altura:

3	de	2.100	metros cuadrados
1	„	1.300	„ „
1	„	2.400	„ „

En los depósitos, destinados a cereales, existe una instalación de 6 cintas cargadoras, destinadas al trasporte mecánico y rápido del cereal, de depósito y de vías interiores, con una capacidad de 60 toneladas por hora, o sea un total de 360 toneladas por hora.

La instalación de guinches comprende:

1	de	30.000	kilógramos
3	„	10.000	„
4	„	5.000	„
8	„	3.000	„
14	„	1.500	„

O sea un total de 30 guinches con un poder de 125 toneladas.

En la segunda sección, existen:

10	de	1.500	kilógramos
10	„	3.000	„
1	„	16.000	„ (a vapor)

O sea 21 guinches con 61 toneladas de poder total.

Los guinches, consumen energía eléctrica.

Las diferentes partes del Dock están ligadas por una red de vías férreas que alcanza a 9.000 mts. de longitud, la cual se halla unida a las vías del Ferro Carril Sud, contando, así mismo con locomotoras y vagones, para el servicio interno del dique.

Una calle pavimentada de 20 metros de ancho, corre alrededor del Dock.

PUERTO MADERO

Bajo esta denominación, se entiende toda la obra portuaria que fué contratada con la Empresa del mismo nombre, con los agregados que la práctica ha demostrado la necesidad de hacerlo, situada al Este de la ciudad de Buenos Aires, desde la calle Brandzen hasta la de San Martín, ocupando terrenos que fueron ganados al Río, desde los actuales Paseo Colón y de Julio.

Esta obra se compone de 2 grandes dársenas de entrada 4 diques esclusables, 2 diques de carena y un malecón exterior que forma el sistema al que dan entrada 2 canales de acceso, el Norte y el Sud.

Dique 3.

Dique 3.

La Dársena Sud, que fué la primera que se construyó, tiene un ancho medio de 110 metros, y comunica con el Dique núm. 1, por medio de la esclusa Sud cuya longitud es de 184 metros, y su ancho de 20 metros. Esta esclusa tiene 3 pares de puertas; 2 para esclusa de barcos y una para la marejada. En el centro de ella está colocado el puente giratorio núm. 1, que permite el paso al costado Este, de vehículos, peatones y vagones.

La profundidad de la Dársena Sud es de 21'9", salvo en algunos parajes, al lado de los muelles, en que se le ha dado una profundidad mayor, para facilitar el atraque de barcos de mucho calado, e impedir, que, como es abierta, las bajantes dejen a los barcos varados.

Sobre el costado Oeste de la Dársena existe un muelle de madera, de 1.038 metros de longitud, y 3 galpones de fierro de un solo piso, guinches hidráulicos y una vía ferrea. En este muelle operan casi exclusivamente barcos de cabotaje; y de los depósitos, unos se destinan a mercaderías de removido y revisación de equipajes, y los otros para mercaderías generales.

Sobre el costado Este, se encuentran instalados depósitos de carbón exclusivamente. Las carboneras de Wilson, Sons y C^{a}, que surten de carbón al Puerto y a la ciudad, las del Ministerio de Marina, la de la Empresa Mihanovich, etc., ocupan los terrenos situados detras del talud de piedra de 900 metros de longitud, que existe en este paraje.

A continuación, se encuentran los talleres de la Comisión del Plata Superior, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, y el depósito de materiales y carbón, que las Obras de Salubridad ha habilitado, para almacenar, las que recibe, destinadas a la construcción de obras de saneamiento y provisión de agua potable a la Capital Federal y provincias.

Tanto las Obras de Salubridad como los señores Wilson, Sons y C^{a}, Ld., han construido pequeños muelles de madera, sobre el talud de piedra de la Dársena Sud, con objeto de instalar en ellos, guinches a vapor destinados a la rápida descarga de los barcos, que conducen carbón y materiales.

Estos son apilados, en los terrenos fiscales contiguos a los muelles y de allí, repartidos por carros, lanchas o vagones, ya sea para el consumo de la ciudad, de los barcos del Puerto, o destinado al interior de la República.

El Dique núm. 1, tiene una longitud de 570 metros y un ancho de 160 metros, estando unido al Dique núm. 2, por un

pasaje de 20 metros de ancho y 80 de largo, en cuyo centro, se encuentra instalado un puente giratorio. Dispone, como el resto de los diques, de una profundidad de 23'9", al cero de la escala. Su cabecera Sud tiene 140 metros de logintud y al Norte 2 de 70 metros, cada una. Todos sus muelles son de mampostería de piedra, así como los del pasaje; del tipo, dimensiones, y cotas, que aparecen dibujadas en la lámina respectiva.

En el costado Oeste, existen 4 depósitos de material.

Los primeros se han obtenido, por ensanche, de los de albañilería de ladrillo que construyó la Empresa Walker y los dos últimos, sustituyéndolos a los de fierro galvanizado, que dejó la ya citada Empresa. Tanto los ensanches, como los nuevos depósitos, construidos en sustitución de los de fierro, son de esqueleto y pisos de cemento armado, y revestimiento exterior de mampostería de ladrillo de máquina, con secciones independientes entre sí, sin comunicación interior, para evitar o disminuir las consecuencias del fuego en caso de indio. Los pisos han sido calculados para una sobrecarga de 2.000 kilógramos por metro cuadrado. Cada uno de los depósitos ensanchados tiene 6 guinches de entrega hidráulicos de 1.500 kilógramos de poder cada uno, y los nuevos, 4 eléctricos del mismo poder y 3 ascensores, también eléctricos.

Estos depósitos, están dotados de eyectores para caso de incendio, que funcionan utilizando la presión hidráulica del Puerto, arrojando 760 litros de agua por minuto.

En el muelle hay un guinche hidráulico de 5.000 kilógramos, uno hidráulico de 2.500 y 9 de 1.500. Hay además 8 eléctricos de 2.500 kilógramos que están situados frente a los depósitos construidos en sustitución de los de fierro.

Esisten en este muelle, dos vías férreas.

En el costado Sud, hay instalado un depósito de dos pisos de fierro galvanizado, de metros 126 por 18, con 3 guinches hidráulicos de entrega de 1.500 kilógramos de poder.

En el muelle hay 4 de 2.500 y una vía férrea.

Las cabeceras del Norte, son utilizadas por empresas areneras, para la descarga de materiales de construcción, para lo cual, han colocado prévia la concesión del Poder Ejecutivo guinches a vapor de 5 toneladas y que son 2 guinches en la cabecera Norte Oeste, y otros 2 en la cabecera Norte Este.

El costado Este, está ocupado por el desembarcadero y embarcadero de animales en pie, hoy a cargo del Gobierno Na-

cional, por haber vencido la concesión, de que, para el efecto, disfrutaban los señores Samuel Zavalla y C^{a}.

Este establecimiento, de distribución, forma y arquitectura muy antigua, dispone de los corrales y bretes necesarios para efectuar las operaciones indicadas, pero en breve, deberá reducir el espacio de muelle ocupado, y trasladar las instalaciones, contra el murallón exterior, a fin de poder obtener del costado dicho, una explotación más eficaz, que la actual. El nuevo edificio se encuentra en construcción.

En este lado, operan también, barcos que traen cargas de Norte América, consistentes la mayor parte, en bultos de gran peso, que descargan a carros. Para este objeto, se ha instalado allí numerosos guinches.

Dos vías férreas sirven este muelle, una de las cuales pasa bajo el pórtico de los guinches.

El Dique núm. 2, tiene dimensiones exactamente iguales al dique núm. 1 y está unido al Dique 3, por un pasaje también igual al anterior.

En su costado Oeste, hay 4 depósitos, construidos y dotados en igual forma que los del Dique núm. 1 y los siguientes guinches: uno hidráulico de 5.000 kilógramos, 10 hidráulicos de 1.500 kilógramos y 8 eléctricos de 2.500 kilógramos.

En sus 4 cabeceras de 70 metros cada una, existen los siguientes guinches a vapor de 5 toneladas: 2 en la Sud Este, uno en la Sud Oeste, uno en la Norte Este y uno en la Norte Oeste, todos ellos destinados a la descarga de piedra y arena.

Todo el costado Este, está ocupado por los elevadores del Ferro Carril Central Argentino, importante institución cuya descripción y consideración, se hace más adelante.

El Dique núm. 3, tiene 690 metros de largo y el mismo ancho que los anteriores. Está unido al Dique núm. 4, por un pasaje de 20 metros de ancho y 80 metros de longitud. Es el dique de mayor longitud, y en él se efectúan activas operaciones de carga y descarga. Su profundidad, es también de 23'9".

En el costado Oeste del mismo, existen 5 depósitos de mampostería de ladrillos, con sótano y 4 pisos. Los 3 primeros con entramados de acero, pisos de madera y revestimiento de ladrillos y los dos últimos, construidos recientemente a raiz del incendio que los destruyó en los días 17 de Diciembre de 1910 y 21 de Mayo de 1911, tienen entramado y pisos de cemento armado y revestimiento de ladrillo de máquina.

Las dimensiones de estos depósitos son 94,60 metros de longitud por 26,68 de ancho.

Los depósitos están dotados de 4 guinches de entrega de 1.500 kilógramos de poder cada uno, y de sus correspondientes ascensores y montacargas.

En el muelle, hay instalados 5 guinches de 2.500 kilógramos, y 22 de 1.500 kilógramos, todos ellos hidráulicos.

En este muelle se ha aumentado a 2 las vías férreas que le servian, por requerirlo así las necesidades del tráfico, mediante el corte de las plataformas bajas de los depósitos y cambio de sistema de pedestal a pórtico, en el puente de los guinches.

En las cabeceras laterales hay también instalados guinches a vapor de 5 toneladas para la descarga de arena y piedra, a saber: 3 en la Sud Este, 3 en la Norte Este y 2 en la Norte Este; estando reservada la Sud Oeste, para las embarciones del servicio de la Dirección General del Puerto, y las gruas flotantes.

En el costado Este, existe en los primeros 200 metros, un elevador de granos, perteneciente a la Sociedad Anónima Molinos Harineros y Elevadores de Granos Lda., que ocupa dicho espacio de frente al muelle, detrás del cual, funciona un molino harinero, de propiedad de la misma Sociedad.

En el resto del muelle, no existe instalación fija alguna, a no ser guinches y vías férreas, y se destina al embarque de cereales de carros y wagones, a vapor.

Retirados del muelle, hay instalados varios depósitos particulares, que se destinan al almacenamiento y traspile de cereales, los que se han instalado allí, prévio las respectivas concesiones que les han sido acordadas por el Superior Gobierno de la Nación.

El Dique núm. 4, tiene 630 metros de longitud y 160 de ancho, y la misma profundidad que los anteriores: 23'9". Está unido a la Dársena Norte, por la esclusa de su mismo nombre de 197 metros de longitud por 25 de ancho; — con tres pares de puertas — en el medio de la cual funciona un puente giratorio, destinado a poner en comunicación, ambos costados de los diques.

Sobre su costado Oeste, hay construidos, 4 depósitos, de un sótano y 4 pisos, 3 de entramados de acero, pisos de madera y revestimiento de ladrillo, y uno de entramado y piso de cemento armado y revestimiento de mampostería de la-

drillo de máquina, construido este último, a raiz del incendio que destruyó al que antes existía, el día 16 se Septiembre de 1906. Cada uno de ellos está dotado de 4 guinches de pared de 1.500 kilógramos de poder.

Las dimensiones son 116,64 × 26,78 m.

Funcionan en el mencionado costado 4 guinches de 2.500 kilógramos y 15 de 1.500; todos ellos consumen energía hidráulica. También se ha dotado de dos vías férreas este costado del dique, en la forma hecha para el Dique núm. 3.

En su extremo Norte, funciona la usina hidráulica del Norte.

En las cabeceras laterales, existen guinches a vapor del mismo tipo y condiciones que en los anteriores diques, a saber: dos en la cabecera Sud Este, uno en la Sud Oeste, tres en la Norte Este y tres en la Norte Oeste.

En el costado Este, están instalados cuatro magníficos grupos de depósitos, compuestos cada uno de un hangar, un depósito de 2ª fila, guinches de muelle, guinches de trasbordo, vías férreas, calles intermedias y posteriores, etc., estando separados los dos primeros grupos, de los dos segundos, por una plazoleta central, destinada a las operaciones de embarque directo, al estacionamiento de carros y a la unión de las diferentes vías férreas que sirven al sistema.

Toda la instalación consume para guienches, gruas, etc., energía eléctrica.

Cada grupo de depósito cuenta con:

a) Dos vías férreas al muelle.

b) Cinco guinches de muelle de 2.500 kilógramos de poder,—mas cuatro que hay en la plazoleta central.

c) Un hangar de dos pisos, todo de cemento armado, con comunicaciones subterráneas con el depósito de segunda fila.

d) Cuatro guinches intermedios de una tonelada de poder.

e) Una calle y dos vías férreas destinadas al servicio del hangar.

f) Un depósito de 2ª fila, de cemento armado todo él, con cuatro guinches de pared de una tonelada y cuatro ascensores eléctricos, constando los depósitos de sótano y cuatro pisos.

La Dársena Norte, es un pentágono, de forma irregular, en cuya cúspide se ha dejado una abertura de 100 metros de ancho, para permitir la entrada de los barcos al Puerto, dejando a cada lado dos cabeceras de 200 metros una y de

225 la otra. El lado Oeste de dicha Dársena tiene 390 metros, el Sud 377 metros y el Norte 335 metros, arrojando una superficie total de 154.000 metros cuadrados.

Tiene una profundidad de 30'.

Sobre el costado Oeste, hay instalados 3 galpones de fierro cuya planta es de 93,29 × 25 metros lineales, así como 12 guinches hidráulicos de una tonelada de poder, y dos vías férreas.

En el costado Sud existe un depósito de mampostería de ladrillo con entramado de cemento armado, con sótanos y cuatro gruas, con cuatro guinches eléctricos de pared de 1,5 toneladas, con cuatro guinches eléctricos de 2,5 toneladas en el murallón. Del otro lado de la esclusa, existe un galpón de fierro nuevo, de 119,88 × 25 metros lineales y a su continuación se han instalado guinches particulares para descarga de materiales de construcción. En este costado hay instalados tres guinches de 1 y 2,5 toneladas de poder.

En las dos cabeceras Este, hay construídos dos galpones de fierro de 106,58 × 25 y 4 guinches de 1 y 2,5 toneladas de poder y 3 de 1.500 kilógramos.

En el costado Norte, existe primeramente un gran edificio destinado al embarque y desembarque de pasajeros, y revisación de equipajes, al Este un guinche de 30 toneladas de poder y aún más al Este dos diques de carena y los Talleres de Marina.

Estos diques miden de longitud 120 y 180 metros y de ancho 38 respectivamente, prestan servicio para el carenaje de los barcos de la armada y del comercio en general. La Dársena Norte, está defendida de los efectos del viento y de la marejada por dos rompeolas situadas a los costados del Canal Norte.

CAPÍTULO III.

DEPÓSITOS

DEPÓSITOS DE ADUANA. — SU UTILIZACIÓN. — CAPACIDAD Y MOVIMIENTO. — PRECAUCIONES CONTRA INCENDIO. — DEPÓSITOS PARTICULARES HABILITADOS COMO FISCALES.

DEPÓSITOS FISCALES.

Existen, en el Puerto de Buenos Aires, los más variados tipos de construcción, en materia de depósitos destinados al almacenaje de mercaderías,—variedad que comprende desde el sencillo tipo de depósito de un solo piso, y de paredes y techo de fierro galvanizado, hasta el de cuatro pisos y un sótano, todo de cemento armado,—diversidad explicable, por las distintas épocas en que se acometió su construcción.

A continuación se inserta un cuadro, con la característica de todos los depósitos, sus dimensiones y su sistema de construcción.

Situación	Clase de construcción	Número de pisos	Sótano	Número de guinches de pared	Número de ascensores
Riachuelo	Madera y hierro	1	—	—	—
„	„	1	—	—	—
Dársena Sud (O). . . .	Hierro galvanizado	1	—	—	—
Dique 1 (E).	„	1	1	3	1
„ (O).	Mptría. Cemento armado	3	1	6	—
„	„	4	1	4	3
Dique 2 (O).	„	3	1	6	—
„	„	4	1	4	3
Diques 1 y 2 (E) . . .	Hierro galvanizado	1	—	15	—
„	„	1	—	8	—
„	„	1	—	7	—
„	„	1	—	7	—
Dique 3 (O)	Mampostería	4	1	4	4
Dique 4 (O)	„	4	1	4	4
„ (E) Hangar . .	Cemento armado	2	—	Trasbordo 4	—
„ (E) Depósito . .	„	4	1	4	4
Dársena Norte (O). . .	Hierro	1	—	—	—
„ (E). . .	„	1	—	—	—
„ Sud . .	„	1	—	—	—
„ Sud . .	Mptría. y cemento armado	4	1	4	3
Totales					

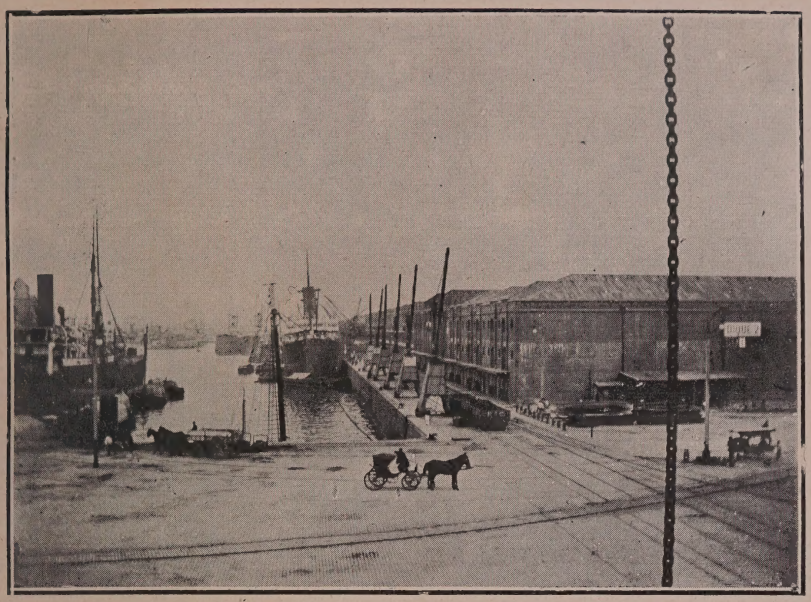
Dimensiones		Superficie cubierta		Número de depósitos iguales	Superficie bruta cubierta Total
Del sótano mts. cds.	De los pisos mts. cds.	Del sótano	De los pisos		
—	87,20 × 20,—	—	1.744,—	1	1.744,—
—	86,20 × 20,—	—	1.720,—	1	1.720,—
—	126,— × 15,35	—	1.934,10	3	5.802,30
126,— × 28,—	126,— × 18,—	3.528,—	2.268,—	1	5.796,—
105,72 × 49,62	105,72 × 49,62	5.245,83	15.737,49	2	41.966,64
94,18 × 31,08	94,18 × 26,30	2.927,11	9.907,72	2	25.669.66
105,72 × 49,62	105,72 × 49,62	5.245.83	15.737,49	2	41.966,64
94,18 × 31,08	94,18 × 26,30	2.927,11	9.907,72	2	25.669,66
—	25,— × 400,—	—	10.000,—	2	20.000,—
—	25,— × 204,—	—	5.100,—	2	10.200,—
—	25,— × 228,—	—	5.700,—	1	5.700,—
—	25,— × 164,—	—	4.100,—	1	4.100,—
94,86 × 30,60	94,86 × 26,92	2.902,72	10.214,52	5	65.586,20
116,64 × 30,60	116,64 × 26,44	3.569,18	12.335,84	4	63.620,08
—	107,70 × 30,10	—	6.483,54	4	25.934,16
108,90 × 27,56	108,90 × 24,—	3.001,28	10.454,40	4	53.822,72
—	93,29 × 25,—	—	2.332,25	3	6.996,75
—	106,58 × 25,—	—	2.664,50	2	5.329,—
—	119,88 × 25,—	—	2.997,—	1	2.997,—
94,18 × 30,08	94,18 × 26,30	2.927,11	9.907,72	1	12.834,83
					427.455,64

Es decir, que la superficie bruta total de depósito de que dispone el Puerto, alcanza a la suma de metros cuadrados 427.455,64 de los cuales, la cantidad de 32.278,53 metros cuadrados corresponde a los sótanos y el resto, a los pisos superiores.

Las cantidades expresadas, se refieren a la superficie total cubierta de depósito, la cual, no puede ser íntegramente aprovechada para el almacenamiento de mercaderías, dado los espacios que es menester dejar libres para la circulación del depósito, y examen de los bultos, los espacios perdidos que están ocupados por columnas, escaleras, puertas, etc., todo lo cual inhabilita, en término medio, el 30 por ciento de la superficie bruta total. Es decir, que es unicamente aprovechable para el almacenamiento de mercaderías, sólo el 70 por ciento de la capacidad bruta total. Así también, el aprovechamiento, que de la superficie neta de depósito, puede hacerse, es de 1.500 a 1.600 kilógramos por metro cuadrado, para que el depósito pueda funcionar en condiciones normales.

De acuerdo con ello, se formula el cuadro que se inserta a continuación y en el que se indica, la superficie bruta cubierta de cada depósito, la superficie neta aprovechable del mismo, y la cantidad de toneladas de mercaderias que pueden almacenarse en los mismos, tomando como base el último de los coeficientes expresados en el párrafo anterior.

La cantidad de superficie cubierta bruta, que aparece para cada depósito, es la correspondiente tanto a los pisos como al sótano de los depósitos a que se refieren.



Dique 2.

Depósitos del Dique 2.

Situación	Números	Superficie bruta de cada uno
Fiscal Boca	1	1.744, —
„ „	2	1.720, —
Dársena Sud.	1ª, 2ª y 3ª	1.934,10
Dique 1	O	5.796, —
„ „	1º y 4º	20.983,32
„ „	2º y 3º	12.834,83
„ 2	1º y 4º	20.983,32
„ „	2º y 3º	12.834,83
Diques 1 y 2	A y B	10.000,—
„	C y D	5.100,
„	E	4.100, —
„	F	5.700,—
Dique 3	1º, 2º, 3º, 4º y 5º	13.117,24
„ 4	1º, 2º, 3º y 4º	15.905,02
„ „	5º, 6º, 7º y 8º (hangar)	6.483,54
„ „	„ (depósito)	13.455,68
Dársena Norte	1º, 2º y 3º	2.332,25
„ „	4º y 5º	2.664,50
„ „	6º	2.997,—
„ „	7º	12.834,83
Totales		

Superficie neta de cada uno	Capacidad en toneladas de cada uno	Número de depósitos iguales	Superficie bruta Total	Superficie neta Total	Capacidad total en toneladas
1.220,80	1.953.28	1	1.744,—	1.220,80	1.953,28
1.204,—	1.926.40	1	1.720,—	1.204,—	1.926,40
1.353,87	2.166.19	3	5.802,30	4.061,61	6.4985,8
4.057,20	6.491.52	1	5.796,—	4.057,20	6.491,52
14.688,32	23.501.31	2	41.966,64	29.376,65	47.002,64
8.984,38	14.375.01	2	25.669,62	17.968,76	28.750,02
14.688,32	23.501.31	2	41.966,64	29.376,65	47.002,64
8.984,38	14.375.01	2	25.669,66	17.968,76	28.750,01
7.000,—	11.200.—	2	20.000,—	14.000,—	22.400,—
3.570,—	5.712.—	2	10.200,—	7.140,—	11.424,—
2.870,—	4.592.—	1	4.100,—	2.870,—	4.592—
3.990,—	6.384.—	1	5.700,—	3.990,—	6.384,—
9.182,07	14.691.31	5	65.586,20	45.910,34	73.456,54
11.133,51	17.813.62	4	63.620,08	44.534,06	71.254,49
4.538,48	7.261.56	4	25.934,16	18.153,91	29.046,26
9.419,08	15.070.58	4	53.822,72	37.665,90	60.281,45
1.632,57	2.612.12	3	6.996,75	4.897,73	7.836,36
1.865,15	2.984.24	2	5.329,—	3.730,30	5.968,48
2.097,90	3.356.64	1	2.997,—	2.097,90	3.356,64
8.984,38	14.375.01	1	12.834,83	8.984,38	14.375,01
			427.455,64	299.218,95	478.750,32

UTILIZACIÓN DE LOS DEPÓSITOS.

Los depósitos fiscales, se destinan a almacenar, bajo la custodia del Estado, las mercaderías de importación. Este almacenaje se efectua, en las condiciones establecidas en las Leyes 4928 y 8878 y de acuerdo, con las disposiciones reglamentarias de las ordenanzas de aduana.

Prestan estos establecimientos, grandes beneficios al comercio importador de la República, pues no se hace efectivo el cobro de los derechos de Aduana, hasta que no se retira la mercadería de los depósitos, medida que no les obliga a tener en inacción las fuertes sumas de dinero, que representan los expresados derechos.

Esta circunstancia, aprovechada quizá con exceso por el comercio, motivó una reclamación enérgica, por parte de los otros gremios comerciales que utilizan las instalaciones portuarias, por cuanto atribuían parte de la situación embarazosa porque atravesaba el Puerto, durante los años 1907, 1911 y 1912 a las facilidades que otorgaban los artículos 308 y 309 de las Ordenanzas de Aduanas, por las cuales, prévia una renovación bi-anual, era posible tener, cuanto tiempo se quisiera, las mercaderías en depósito fiscal.

Dicha reclamación, motivó, la modificación de los mencionados artículos de las Ordenanzas de Aduana y los correlativos de la Ley de almacenaje y eslingage, núm. 4928,—modificaciones introducidas por la sanción de la Ley núm. 8878.

La primera de ellas se refiere a la disminución del plazo de depósito. De indeterminado, que era anteriormente, lo redujo a un año, con prórroga de otro, a solicitud del interesado, es decir, un total de dos años.

Y, la segunda aumentó la tarifa de almacenaje, progresivamente con el tiempo porque era efectuado lo mismo. A los cuatro meses de almacenados, 50 por ciento de recargo en las tarifas, y 100 por ciento a los ocho.

PRECAUCIONES CONTRA INCENDIO.

Cuatro incendios que destruyeron otros tantos depósitos de Aduana, tres de los cuales, en un breve lapso de tiempo, dieron al Puerto ingrata notoriedad, a fines del año 1910 y a comienzos del subsiguiente.

El primer depósito destruido por el fuego, fué la 3ª sección del Dique 4, en Septiembre de 1906. Toda la superestructura del mismo, quedó en condiciones lamentables y perdidas las mercaderías que el mismo almacenaba. Los perjuicios causados al depósito solamente, por el fuego, fueron avaluados en la suma de 514.407,86 $ m/n de curso legal.

El Puerto disponía para estos casos de 17 eyectores, que se adaptaban a la cañería hidráulica de presión, dispuestos en los depósitos de aduana y sitios estratégicos del mismo, de modo que pudieren ser conducidos al sitio donde sus servicios fuesen reclamados. Este aparato basado en el principio conocido del eyector ordinario, toman el agua de las llaves de la cañería, situadas de 10 en 10 metros, y lanzan 750 litros de agua por minuto a 30 metros de altura. Pueden instalarse en condiciones de funcionar en el espacio de 5 minutos.

Así mismo el Cuerpo de Bomberos de la Capital, cuya excelente organización y dotación es bien conocida, concurre al Puerto, con sus elementos, siempre que la importancia del siniestro así lo exija.

Estos elementos no dieron resultado en el incendio indicado, cuyo origen fué atribuido a un contacto eléctrico, producido en la instalación de alumbrado del depósito.

El 17 de Diciembre de 1910, otro incedio destruyó casi completamente el deposito de la sección 5ª del Dique 3 y en las noches del 13 de Febrero y 21 de Marzo de 1911, se produjeron dos incendios más que destruyeron parte de la sección 6/8 del Dique 1, y toda la sección 4ª del Dique 3, respectivamente.

Una Comisión nombrada por el Poder Ejecutivo para proponer las medidas necesarias con objeto de evitar semejantes accidentes, propuso tres proyectos a la consideración del Superior Gobierno, que este adoptó de inmediato.

El primero de ellos, se refiere a modificaciones a introducirse en el local de los depósitos y tendientes ellas a disminuir las secciones de los mismos que deberían quedar completamente incomunicadas entre sí. Para ello había que coordinar las necesidades del servicio del depósito que se resentía con la subdivisión mencionada, y las del costo de las obras a efectuarse con los de la seguridad del mismo, resolviéndose hacer tres subdivisiones de cada uno de los depósitos de tipo común. En los depósitos con piso de ce-

mento armado, las diferentes partes que quedaban aisladas era un piso de cada subdivisión, es decir, en término medio 800 metros cuadrados de superficie total. Pero, en aquellos que tienen piso de madera (todos los construidos por la empresa Walker y C[a]), esta superficie multiplicada por el número de pisos, llega a un máximum de 2.400 metros cuadrados.

Estas obras se presupuestaron en 167.100 $ m/n.

La segunda propuesta, consistia en una reforma y mejoramiento total del servicio de alumbrado interior de los depósitos, de manera de dejarlos en una forma que hiciera imposible la más remota idea de peligro, las que se presupuestaron en 114.092 $ m/n.

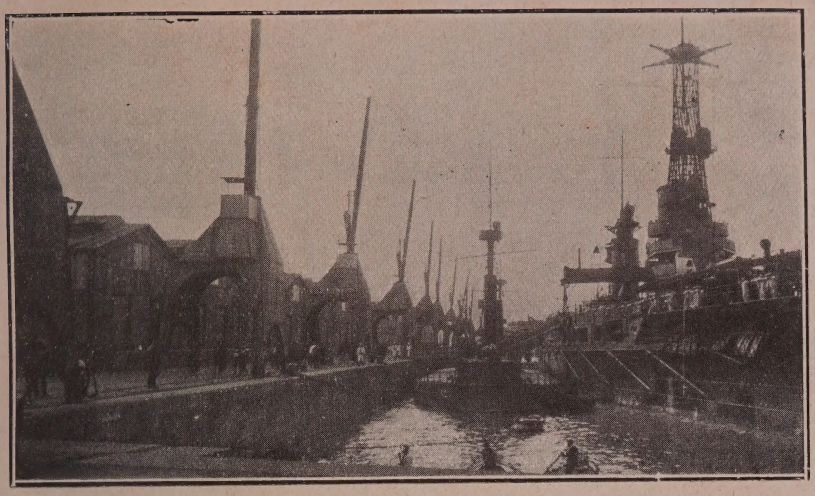
Y, por último la tercera, que importaba la creación de un servicio permanente de vigilancia en los depósitos, efectuada con un personal de serenos munidos de sus correspondientes aparatos registradores, cuyo costo ascendía a la suma de 50.000 $ para la adquisición de útiles y 144.000 anuales para pago de personal.

Estas medidas fueron aprobadas y ejecutadas inmediatamente, no habiendo ocurrido felizmente, desde las fechas mencionadas siniestro alguno parecido. Sólo dos conatos de incendio se produjeron en un depósito que almacenaba hilo sisal y en otro que almacenaba tabaco, los cuales fueron inmediatamente sofocados sin causar mayores perjuicios. Dichos principios de incendio se atribuyeron a inflamación expontánea de las mercaderías mencionadas.

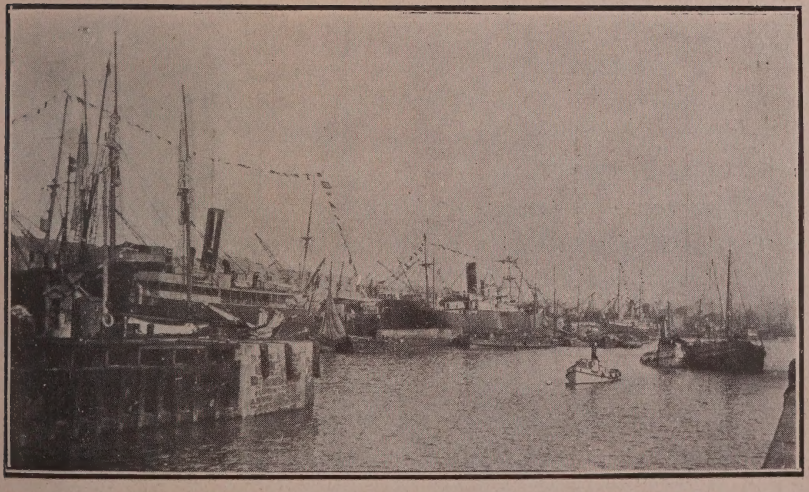
ESTABLECIMIENTOS PARTICULARES DESTINADOS AL DEPÓSITO Y ALMACENAMIENTO DE MERCADERIAS.

DEPÓSITOS Y MUELLES DE LAS CATALINAS.

De todas las empresas particulares que han dedicado sus capitales a la construcción de tinglados y depósitos con objeto de almacenar en ellos mercaderías de importación previa la habilitación fiscal concedida por el Superior Gobierno, es la más importante la que gira bajo el nombre del título.



Dársena Norte.



Barcos en el Dique 4.

Esta empresa, cuyos servicios se hallan ligados a los del Puerto de la Capital, antes de que éste pudiese proporcionar a la navegación y al comercio, comodidad y elementos, destinados a la carga y descarga de mercaderías, se presentó al Superior Gobierno en 10 de Marzo de 1875, elevando a su consideración y aprobación, las bases de un proyecto de contrato, para construir obras de carácter portuario, según planos firmados por el ingeniero señor Moore.

Dichas bases, aprobadas por decreto del Poder Ejecutivo de Julio 21 de 1875, forman la base de la empresa mencionada y profusamente conocida por el comercio extranjero y local.

Todos los muelles construidos anteriormente por esta empresa han desaparecido, pues ellos quedaron comprendidos dentro de los terrenos en que se construyó en el año 1891 el Puerto Madero. Quedan, pues, subsistentes, sólo los depósitos, tinglados, plazoletas y vías férreas comprendidas dentro de los terrenos de propiedad de la Empresa, y que aparecen dibujados en el plano general.

La superficie de estos terrenos es de 127.110 metros cuadrados en las propiedades de la Empresa, ubicadas en el costado Sud del Puerto y 86.505 metros cuadrados ubicadas en el costado Norte.

Ambas ubicaciones, y sobre todo la última, tan próxima al centro de la ciudad, hace que el valor de tan importantes fracciones de tierra sea considerable para el caso de una futura liquidación de la Compañía.

El área de los depósitos y recobas que la Compañía destina al almacenamiento de mercaderías, es de 86.898 metros cuadrados, de los cuales 61.725, corresponden a la sección Norte y 25.173 a la sección Sud.

El acceso del material ferroviario, a estos depósitos, se hace por intermedio de las vías del Puerto, lo que permite a la Compañía, estar en unión con toda la red ferroviaria de la República.

Para el servicio de maniobras dispone la Empresa de 9 y medio kilómetros de vías y para el servicio interno de conducción de mercaderías de importación, desembarcadas en el Puerto de Buenos Aires, a cuyos muelles arrima sus vagones al igual que cualquier empresa ferrocarrilera, de 6 locomotoras y 372 vagones.

Entre guinches a vapor, eléctricos y pescantes, dispone la Compañía de 78 aparatos.

La importancia de las operaciones que realiza la Compañía que se describe, la da el cuadro inserto a continuación, en el que se relata el movimiento de mercaderías habido desde el año 1908, y de ella la parte que ha sido traccionada por la Empresa.

Movimiento de mercaderías

Año 1908	242.017	toneladas
Año 1909	214.925	„
Año 1910	263.802	„
Año 1911	314.289	„
Año 1912	297.837	„

Tracción.

Año 1908	61.041	toneladas
Año 1909	63.787	„
Año 1910	34.319	„
Año 1911	36.465	„
Año 1912	12.539	„

MERCADO CENTRAL DE FRUTOS.

Esta institución, directamente ligada con la producción del país y con el movimiento del Puerto, está situada frente al Riachuelo, en las proximidades del puente levadizo de la calle Vieytes.

Los depósitos de mampostería que posee se dedican, parte a almacenaje de las mercaderías de importación que le remite el Superior Gobierno, y parte a la exposición y venta de productos tales como lanas, cueros, cereales, etc.

A continuación se especifican las principales características del establecimiento:

Superficie de terreno. — En servicio, 126.370, metros cuadrados de los cuales 61.938 metros cuadrados edificados.

Edificio principal. — Ocupa una superficie de 49.331 metros cuadrados bajo un solo techo, en un solo cuerpo, construído de hierro y mampostería, tiene 3 pisos, dividido en 9 galpones separados por 8 calles cubiertas, para acceso de ferrocarriles y carros.

Ferrocarriles. — Todos los de trocha ancha tienen acceso directo y los de trocha media y angosta lo tienen con trasbordo. Disponiéndose de 9.800 metros de vías de servicio.

Muelles. — Sobre el Riachuelo, dispone de 700 metros de muelle con aguas de 21′ de profundidad; 490 privados y 210 fiscales.

Calles y Plazuelas. — Tiene 20.309 metros cuadrados, adoquinadas, de las cuales 7.800 bajo techo.

Capacidad. — Los depósitos tienen 134.000 metros cuadrados de pisos bajo techo, con una capacidad efectiva de 420.000 metros cúbicos. Permite tener simultáneamente *clasificada* y *expuesta a la venta,* la lana proveniente de siete millones de ovejas.

Elementos de trabajo. — 74 pescantes hidráulicos de 750 kilógramos en el edificio principal, 8 pescantes hidráulicos con potencias desde 750 kilógramos hasta 20.000 kilógramos en el muelle, 7 guinches a vapor de 3.000 a 6.000 kilógramos de potencia (fuerza); 44 cabrestantes hidráulicos desde 1.000 a 2.000 kilógramos de tracción, 4 locomotoras, 90 vagones, 138 caballos de vapor en motores fijos.

Empleados. — El personal directamente dependiente del Establecimiento, asciende a 510 empleados, a los cuales se agregan más del doble en número de empleados privados, en época de verano.

Fundado en Marzo de 1887.

Abierto al servicio público el 1° de Octubre de 1889. El 20 de Mayo de 1890 entró el primer tren con frutos.

Capital. — Autorizado 3.000.000 $ o/s. Subscripto $ o/s. 2.734.400.

El movimiento del Mercado desde el 1° de Octubre de 1889 hasta el 31 de Diciembre de 1912, ha sido el siguiente:

Lana	2.048.602.892	kgs.	vendidos en $ m/n	1.419.579.526
Pieles lanares. . . .	417.117.670	„	„ „	252.444.884
Cueros vacunos . . .	226.458.929	„	„ „	189.046.830
Cereales	1.365.053.172	„	„ „	94.307.320
Frutos varios	58.355.210	„	„ „	41.576.361
Total . .	4.115.587.873	kgs.	vendidos en $ m/n	1.996.954.921

OTROS DEPÓSITOS

Además de los expuestos existen otros depósitos o barracas particulares habilitadas como fiscales, casi todas ellas, con frente a la calle Pedro Mendoza en el Riachuelo, y destinadas a almacenar artículos de corralón, importados.

Son de ellas, las más importantes: Barraca Peña, Unión, Depósito y Mercado de Maderas, etc., no teniendo ninguna de ellas, la importancia de las dos que se acaban de describir.

CAPÍTULO IV.

VIAS FÉRREAS, MOVIMIENTO FERROVIARIO Y TRACCIÓN

Las líneas férreas del Puerto de Buenos Aires, puede decirse, con propiedad, que es el organismo central, a donde afluye y de donde sale gran parte del tráfico de cargas del sistema ferroviario de la República.

Esta sola explicación pone de manifiesto, la importancia enorme que este elemento de explotación tiene en Buenos Aires; para conseguir y mantenerlo la Administración ha debido luchar contra inconvenientes que obedecían a razones removibles algunas, pero otras, por desgracia, a causas permanentes que no ha sido ni será posible hacer desaparecer.

En primer lugar, dada la importancia del Puerto de Buenos Aires, la concurrencia marítima a éste, y las facilidades que el mismo reporta, todas las líneas férreas concedidas en el territorio de la Nación, han obtenido en sus respectivas leyes y contratos, el derecho de unir sus vías con las del Puerto.

Como existen líneas de diferentes trochas en la República, el Puerto debe dar acceso,-- en igualdad de condiciones: a líneas de trocha ancha (m. 1,676) que son el Gran Ferro Carril del Sud, el Ferro Carril del Oeste, el Ferro Carril Central Argentino y el Ferro Carril de Buenos Aires al Pacífico, de las cuales las dos primeras entran por el costado Sud y las restantes por el costado Norte del Puerto; a la línea de tro-

cha media (1,435). Que es la del Ferro Carril Central de Entre Ríos, y finalmente a líneas de trocha angosta, (m. 1) que son: la del Ferro Carril Central· Córdoba, que entra por el lado Norte, y la de la Compañía General de Ferro Carriles Franceses en la Provincia de Buenos Aires, que entra por el lado Sud.

Siendo indiscutibles las ventajas que estos accesos al Puerto de Buenos Aires, tienen para las empresas mencionadas, y para el comercio de la zona que ellas sirven, (lo que significa para ambos, la posibilidad de surtirse directamente de los centros productores, como de encontrar barcos disponibles para la exportación de sus productos), las autoridades, estuvieron siempre preocupadas de asegurar a todas igualdad de condiciones en lo referente a sus operaciones de intercambio con el Puerto.

Es en esta forma, además, como al Superior Gobierno le es dable esperar que la competencia a desarrollarse entre las diferentes empresas de transporte, cualquiera que sea la trocha de las mismas, produzca al público que las utiliza los mayores beneficios posibles.

Es decir: que el Superior Gobierno, para los vagones de trocha media o angosta que llegan al Puerto, debe recibir los en el empalme y entregar la carga que conducen, en los muelles, tal como procede para los de trocha ancha, tomando a su cargo los gastos que esta operación demanda y cualquiera que fuese el sistema que empleare para conseguir el objeto buscado. Cuatro soluciones se presentan a tal efecto.

1º Construcción de vía de trocha media y angosta dentro de la de trocha ancha.

2º Estación de trasbordo de carga.

3º Destino especial de algunos muelles para operaciones de cada trocha.

4º Uso de vagones plataformas extra-bajos y de trocha ancha para conducir sobre ellas los vagones de trocha media y angosta.

La primera solución, presenta tales inconvenientes técnicos de construcción y de tráfico que no sería aventurado afirmar su casi imposibilad de llevarla a la práctica. La enorme cantidad de cruzamientos y cambios a que daría lugar, la falta de espacio para colocar a estos, los sistemas de enganches de vagones, las consignaciones pequeñas que afluyen a Buenos Aires, así lo demuestran.

Entre las tres soluciones anteriores, deberá hallarse, la que se adopte en la práctica, habiéndo resuelto el Superior Gobierno, provisoriamente, y urgido por la circunstancia de la entrada al Puerto, del Ferro Carril Central Córdoba (trocha 1 m.) por la estación de cargas, instalándose esta en el dique 4, aunque primitivamente. Pero, cualquiera que sea la decisión que se adopte, la que se estudia definitivamente en la actualidad, con motivo de la construcción del Nuevo Puerto, irrogará gastos inmediatos unos, y permanentes los otros que no es posible evitarse, debido, como se ha dicho a circunstancia que es casi imposible remover.

Otro de los inconvenientes a que se ha aludido al comienzo de este capítulo, es el referente a las condiciones en que debe desarrollarse el sistema de vías, debido a la situación y distribución adoptada para el Puerto.

El examen de esta distribución demuestra desde luego, que estas disposiciones han colocado al Puerto en condiciones muy poco apropiadas para una buena instalación de vías.

En efecto, sin contar el Riachuelo, donde toda instalación en él, es imposible sin recurrir a costosas expropiaciones, toda la ribera Este de los diques, no tiene comunicación terrestre firme alguna, con el resto del Puerto, y su acceso está supeditado a hacerse por intermedio de los puentes giratorios, para llegar a los cuales, debe hacerse uso de curvas hasta de 120 metros de radio.

A tal punto, fueron deficientes las instalaciones de vías en el Puerto Madero, que se puede suponer que al proyectarlo, no se han tomado en consideración las necesidades de las mismas, lo que se confirma examinando la escasa red de ellas que se construyó en aquel entonces; las cuales por estar instaladas en terreno de reciente relleno y sin balastro, exijieron y exijen enormes gastos de conservación por los continuos asientos que se producen.

Estas circunstancias requirieron ademas la paulatina construcción de nuevas vías y la modificación de algunas de las que existían.

Estas, si bien salvaron los inconvenientes de la escasez inicial de vías, produjeron una sensible falta de unidad en la forma de construcción y en la cantidad y calidad de los elementos empleados, falta de unidad que perjudica y dificulta su atención y que sólo podrá hacerse desaparecer, dentro de un espacio prudencial de tiempo, y a medida que se pro-

siga el plan iniciado de uniformar el material, con rieles de 37 kilógramos por metro y eclisas de 6 bulones, en todas las reformas y cambio de rieles que se llevan a la práctica.

Hay también en el Puerto, vías que faltan a las medidas del perfil mínimo de obras, aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional, lo que ocasiona a menudo, averías en el material y desgracias entre el personal. Este gravísimo inconveniente ha obligado y obligará aún a efectuar obras y sacrificios costosísimos para eliminarlos.

Estas condiciones expuestas a grandes rasgos, son en las que tiene que desenvolverse el tráfico ferroviario del Puerto de Buenos Aires.

MOVIMIENTO FERROVIARIO.

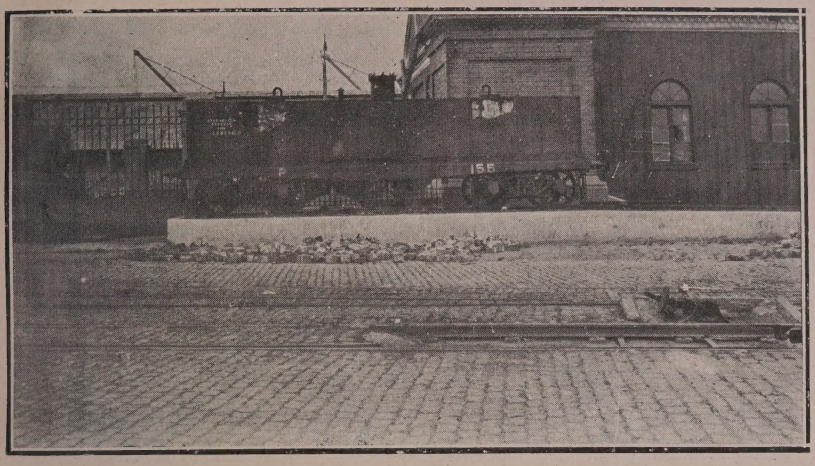
El Puerto de la Capital debe servir de estación de carga o de trasbordo a los vagones, que llegando cargados al mismo llevan carga destinada a ser exportada, o a aquellos que vienen vacíos a recibir las mercaderías que conducen los barcos, consignadas al interior o a diversos depósitos particulares habilitados al efecto. Así mismo, por ser el recorrido más corto, sirve de comunicación y por él pasan todos los vagones en tránsito, que desde una de las líneas de la parte Norte debe llevar las mercaderías que conduce a algunas de las empresas en explotación en el lado Sud.

Los vagones deben venir girados a vapores o intalaciones del Puerto y clasificados en cortes, debiendo a más, estar provistos de su correspondiente foja de ruta. Una vez en su destino no son regirados, sino prévio pedido del interesado y pago del derecho respectivo.

Los vagones colocados en las vías de los diques o instalaciones, deben ser *descargados* dentro del plazo de 48 horas, a contar del arrime del primer vagón correspondiente al corte, al vapor o depósito; y los que entran vacíos a cargar deberán efectuar sus operaciones dentro de las 24 horas, a contar del mismo plazo.

Pasados dichos términos, deben abonar un derecho de estadía.

El movimiento general de tráfico a contar desde el año 1897, y comprobado el aprovechamiento de los vagones, lo consigna el cuadro que se inserta a continuación.



Vagón para transportar petróleo.

Edificio de la Dirección General del Puerto.

RESUMEN DEL MOVIMIENTO FERROVIARIO

Año	Wagones	Toneladas	Ejes	Toneladas Wagones	Ejes Wagones	Toneadas Ejes
1897	46.312	353.911	—	7,6	—	—
1898	51.165	482.667	—	9,4	—	—
1899	51.643	628.165	—	12,1	—	—
1900	67.633	692.037	—	10,2	—	—
1901	79.967	915.705	—	11,4	—	—
1902	84.372	929.855	—	11,0	—	—
1903	113.059	1.345.103	—	11,9	—	—
1904	129.364	1.622.403	348.941	12,6	2,7	4,7
1905	137.360	1.832.624	385.965	13,4	2,8	4,8
1906	166.781	2.458.537	475.181	14,8	2,8	5,2
1907	156.224	2.397.472	454.587	15,3	2,9	5,3
1908	156.192	2.593.527	483.743	16,5	3,1	5,4
1909	158.135	2.631.076	490.437	16,6	3,1	5,4
1910	192.680	—	—	—	—	—
1911	194.054	3.116.687	596.909	16,4	3,1	5,2
1912	226.658	3.676.725	703.087	16,3	3,1	5,2
1913	222.394	4.073.413	698.216	18,5	3,1	5,8
1914	162.876	2.788.981	503.937	17,2	3,1	5,7

Los meses de mayor movimiento son los primeros del año, pues en ellos se lleva, casi siempre a cabo, la exportación de la cosecha de la República.

El movimiento de vagones expuesto, ha sido suministrado, por los siguientes conceptos:

Año	Importación			Exportación			Tránsito		
	W.	E.	T.	W.	E.	T.	W.	E.	T.
1909	66.069	194.736	890.040	63.702	209.982	1.485.573	28.364	85 769	255.463
1910	72.080	242.370	—	79.561	231.927	—	32.210	94.787	—
1911	57.020	193.038	1.280. 821	87.258	253.858	1.289. 536	44.318	129.583	485.579
1912	86.330	248.534	1.975. 420	81.905	235.574	1.132. 522	47.488	147.545	511.729

Y, el mismo, ha sido suministrado por las siguientes empresas:

AÑO 1908

Nombre del Ferrocarril	Wagones	Ejes	Toneladas
Empresas que entran por el Norte			
Ferro Carril Pacífico	38.219	132.329	947.130
Ferro Carril Central Argentino. . .	47.729	149.802	693.831
Ferro Carril Central Córdoba . . .	—	—	—
Empresas que entran por el Sud			
Ferro Carril Sud.	41.506	127.345	698.957
Muelles y Depósitos de Catalinas .	28.638	74.267	253.609

AÑO 1909

Empresas que entran por el Norte			
Ferro Carril Pacífico	33.963	120.857	836.224
Ferro Carril Central Argentino. . .	45.083	139.608	643.143
Ferro Carril Central Córdoba . . .	1.691	6.752	49.636
Empresas que entran por el Sud			
Ferro Carril Sud.	45.690	141.729	857.165
Muelles y Depósitos de Catalinas .	30.168	75.929	224.959

AÑO 1910

Nombre del Ferro Carril	Wagones	Ejes	Toneladas
Empresas que entran por el Norte			
Ferro Carril Pacífico	44.257	145.864	1.277.681
Ferro Carril Central Argentino. . .	51.916	157.387	1.156.592
Ferro Carril Central Córdoba . . .	10.986	43.260	264.433
Empresas que entran por el Sud			
Ferro Carril Sud	40.912	129.160	997.641
Muelles y Depósitos de Catalinas .	44.609	128.037	461.638

AÑO 1911

Empresas que entran por el Norte			
Ferro Carril Pacífico	53.199	168.527	1.127.647
Ferro Carril Central Argentino . .	44.791	137.831	757.902
Ferro Carril Central Córdoba . . .	7.848	29.033	99.494
Empresas que entran por el Sud			
Ferro Carril Sud.	43.943	142.923	769.045
Muelles y Depósitos de Catalinas .	44.273	118.595	362.599

AÑO 1912

Empresas que entran por el Norte			
Ferro Carril Pacífico	49.317	155.028	1.120.576
Ferro Carril Central Argentino . .	53.766	169.499	895.846
Ferro Carril Central Córdoba . . .	18.176	56.132	142.439
Empresas que entran por el Sud			
Ferro Carril Sud	54.106	179.989	1.057.865
Muelles y Depósitos de Catalinas .	51.203	142.439	459.999

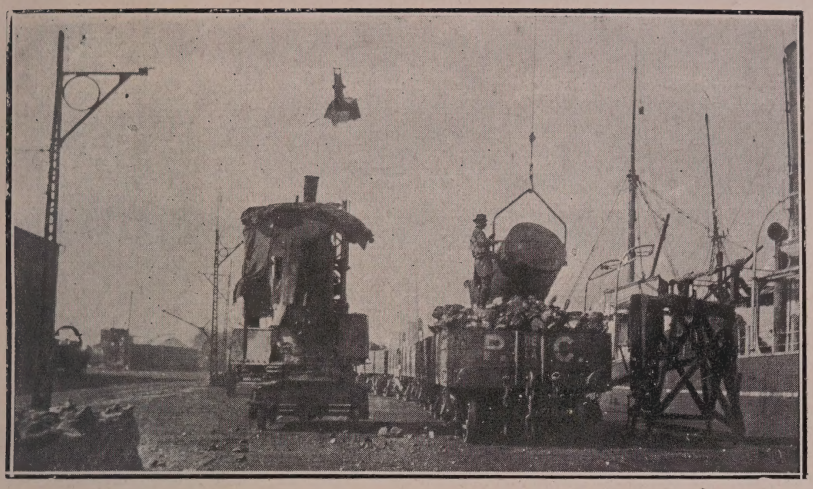
Año 1913

Nombre del Ferro Carril	Wagones	Ejes	Toneladas
Empresas que entran por el Norte			
Ferro Carril Pacífico	53.207	168.027	1.519.674
Ferro Carril Central Argentino. . .	63.443	205.041	1.088.922
Ferro Carril Central Córdoba . . .	17.052	57.354	280.941
Empresas que entran por el Sud			
Ferro Carril Sud	50.559	170.539	944.076
Muelles y Depósitos de Catalinas .	38.133	101.250	239.799

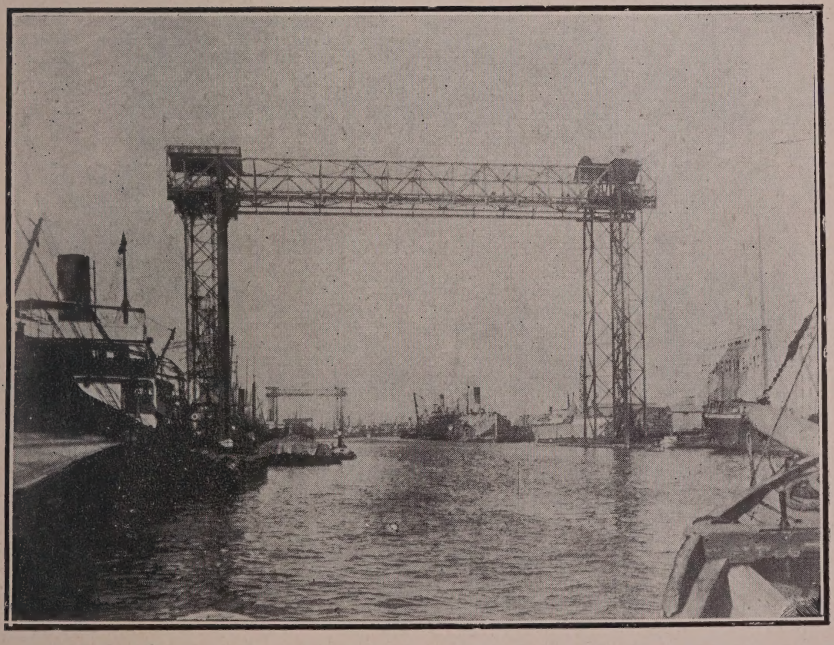
Año 1914

Empresas que entran por el Norte			
Ferro Carril Pacífico	44.050	137.124	948.624
Ferro Carril Central Argentino. . .	50.574	155.433	888.732
Ferro Carril Central Córdoba . . .	10.393	35.431	167.741
Empresas que entran por el Sud			
Ferro Carril Sud	42.127	135.649	691.103
Muelles y Depósitos de Catalinas .	15.732	40.300	92.780

El Ferro Carril Oeste, entra actualmente, por las vías del Ferro Carril del Sud y del Pacífico. Pronto su entrada será directa al Puerto por medio de un subterráneo, que ponga en comunicación sus vías del Once, con las del Puerto de Buenos Aires, a un nivel inferior que el de la ciudad, que le ha sido otorgada por Ley 6700.



Descarga de piedra.



Puente «Justo José de Urquiza».

VIAS, SU EXTENSIÓN Y CAPACIDAD.

El Puerto de Buenos Aires, (Sección Puerto Madero), está dotado de 107 kilómetros de vías, cuyo destino se divide así:

Vías de trabajo.	kilómetros	23
„ de depósito y clasificación de vagones . .	„	43
„ de tránsito y unión	„	41
Total. . . .	„	107

Para poder anotar la capacidad de estas vías, se hace necesario, primeramente, exponer la forma y duración del trabajo en el Puerto.

En primer lugar, los datos del cuadro respectivo, indican que en término medio, un vagón conduce 17 toneladas de mercaderías en peso, cualesquiera que ellas sean. Siendo el largo medio de estos vagones, de acuerdo con el estado del material rodante de las Empresas, de 11 metros, en números redondos, resulta que, cada metro de vía está ocupada por 1,7 toneladas de peso de mercaderías. En las vías de trabajo, esta longitud, no puede ser aprovechada totalmente, puesto que hay que dejar espacio entre vagones, para el tránsito de peones, colocación de aquellos frente a bodega o escotilla, etc., espacios perdidos por los cambios, que hay que dejar libres etc. El espacio perdido puede computarse en un 30 %.

Luego en las vías de trabajo, donde los vagones demoran un día, término medio para ser descargados, puede operarse con 1,464 vagones, o sea con 24.888 toneladas.

En cuanto a los 43 kilómetros de vía de estacionamiento y clasificación de vagones, admitiendo como lo es en la práctica que ellos demoran término medio 2,75, días desde su entrega hasta su devolución; y que el removido en las vías de trabajo se ade 2 veces por día y 5 en las de clasificaciou, se obtiene como capacidad de la misma la suma de 3.880 vagones.

CAPITULO V.

ELEMENTOS DE EXPLOTACIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

MUELLES, DEPÓSITOS, GUINCHES, VÍAS FÉRREAS, ETC.— SU DISTRIBUCIÓN Y RELACIONAMIENTO

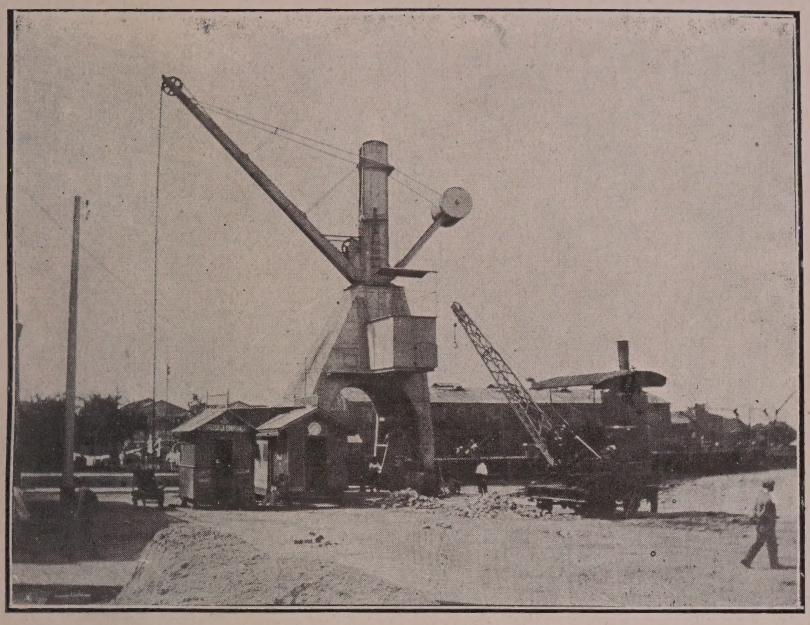
Los diversos elementos de explotación con que está dotado el Puerto de Buenos Aires, y que se relacionan a continuación, se refieren, tanto a las obras de propiedad nacional como los de pertenencia particular, sea esta, permanente o temporaria, con objeto de fijar la totalidad de su potencialidad o capacidad, en las operaciones que debe efectuar.

MUELLES.

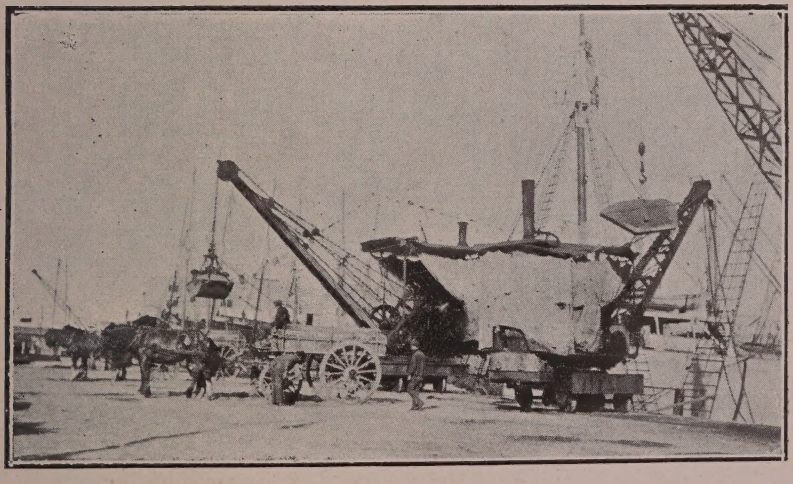
Dispone el Puerto de los siguientes muelles útiles para operaciones de carga y descarga:

MUELLES

Situaciones	Muelles metros	Talud metros	Totales	
			Muelles metros	Talud metros
Riachuelo (hasta puente Pueyrredón)				
Ribera Norte	4.300	—	—	—
Ribera Sud, (de las cuales 1.200 del Estado ylas demás particulares).	2.120	—	6.420	—
Dock Sud				
Todas de pertenencia particular. .	3.010	—	3.010	—
Dársena Sud				
Ribera Oeste	1.038	—	—	—
Cabeceras Noreste y Noroeste . .	110	—	—	—
Ribera Este	—	900	1.148	900
Dique Núm. 1				
Ribera Oeste	570	—	—	—
Ribera Este	570	—	—	—
Cabecera Sud	140	—	—	—
Cabeceras Noreste y Noroeste a razón de 70 metros cada una. .	140	—	1.420	—
Dique Núm. 2				
Ribera Oeste y Este a razón de 570 metros cada una	1.140	—	—	—
4 Cabeceras, a 70 ms. cada una.	280	—	1.420	—
Dique Núm. 2				
Ribera Oeste	690	—	—	—
Ribera Este	690	—	—	—
Cabeceras Sudoeste, Sudeste, Nor-Oeste y Noreste	280	—	1.660	—



Guinche de 15 toneladas.



Descarga de arena.

MUELLES

Situaciones	Muelles metros	Talud metros	Totales	
			Muelles metros	Talud metros
Dique Núm. 4				
Ribera Oeste	630	—	—	—
Ribera Este	630	—	—	—
Cabeceras, a 70 metros cada una.	280	—	1.540	—
Dársena Norte				
Costado Oeste.	390	—	—	—
Costado Sud (deduciendo 25 metros de la esclusa)	352	—	—	—
Costado Norte	325	—	—	—
Cabecera Sudeste	200	—	—	—
Cabecera Noreste.	225	—	1.492	—
Total general . . .			18.110	900

El área de agua tranquila afectada a cada uno de estos muelles, es en término medio la siguiente:

Riachuelo.	50	metros	cuadrados	por	metro	lineal de muelle
Dock Sud.	45	„	„	„	„	„
Dársena Sud.	55	„	„	„	„	„
Dique 1	64	„	„	„	„	„
Dique 2	64	„	„	„	„	„
Dique 3	60	„	„	„	„	„
Dique 4	65	„	„	„	„	„
Dársena Norte.	100	„	„	„	„	„
La media es, pues, de . .	63	„	„	„	„	„

GUINCHES.

Los diferentes muelles del Puerto de Buenos Aires, están dotados de los guinches que se expresan en el cuadro inserto a continuación, en que están clasificados, por poder, pertenencia, situacion y clase de energía que consumen.

PESCANTES DE MUELLE

Situación	Hidráulicos		Eléctricos		A Vapor	
	Nacionales	Particuls.	Nacionales	Particuls.	Nacionales	Particuls.
	Fuerza en Toneladas	Fuerza en Toneladas	Fuerza en Toneladas	Fuerza en Toneladas	Fuerza en Toneladas	Fuerza en Toneladas
Riachuelo Norte. . .	1 de 10	—	—	—	—	24 de 5
„ Sud.	—	—	—	—	—	36 de 5
Dock Sud	—	—	—	1 de 30 1 de 16 3 de 10 4 de 5 18 de 3 24 de 1,5	—	—
DársenaSud Oeste . .	—	—	24 de 4	—	—	—
„ „ Este .	—	—	—	—	—	22 de 5
Dique 1 Oeste. . . .	1 de 5 1 de 2,5 9 de 1,5	—	8 de 2,5	—	—	—
„ Este. . . .	2 de 5 2 de 10 12 de 1,5	—	—	—	—	—
„ Cabeceras. .	4 de 2,5	—	—	—	—	4 de 5
Dique 2 Oeste. . . .	1 de 5 10 de 1,5	—	8 de 2,5	—	—	—
„ Este. . . .	—	—	—	—	—	—
„ Cabeceras. .	—	—	—	—	—	5 de 5
Dique 3 Oeste. . . .	5 de 2,5 22 de 1,5	—	—	—	—	—
„ Este. . . .	3 de 2,5 17 de 1,5	—	—	—	—	—

Situaciones	Hidráulicos		Elétricos		A Vapor	
	Nacionales	Particuls.	Nacionales	Particuls.	Nacionales	Particuls.
	Fuerza en Toneladas	Fuerza en Toneladas	Fuerza en Toneladas	Fuerza en Toneladas	Fuerza en Toneladas	Fuerza en Toneladas
Dique 3 Cabeceras. .	—	—	—	—	—	8 de 5
„ 4 Oeste . . .	4 de 2,5 16 de 1,5	—	—	—	—	—
„ Este. . . .	—	—	24 de 2,5 20 de 1 de trasbor.	—	—	—
„ Cabeceras. .	—	—	—	—	—	9 de 5
Dársena Norte, Oeste.	12 de 1,5	—	—	—	—	—
„ Sud .	3 de 2,5	—	4 de 2,5	—	—	4 de 5
„ Norte.	1 fijo de 30	—	—	—	—	—
„ Este .	1 de 2,5 3 de 1,5	—	—	—	—	—
Plazoletas internas. .	—	—	60 de 1,5	—	11 de poder vario	—

Existen además de lo expuesto, 3 gruas flotantes a vapor de pertenencia fiscal de 100 toneladas, 60 toneladas y 35 toneladas respectivamente de poder, a más de dos particulares tambien a vapor de 80 y 60 toneladas, perteneciente la una, a la Sociedad Anónima «Navegación a Vapor, Nicolás Mihanovich Lda.» y la otra a la «Compañía Alemana Trasatlántica de Electricidad».

El número de guinches fijos de pared para el servicio de depósitos, asciende a cincuenta y un guinche hidráulicos de 1,5 toneladas de poder; 84 eléctricos de 1,5 toneladas y 16 tambien eléctricos de una tonelada.

Todo lo cual da un total de:

Guinche, de muelle o plazoleta	386	con	un	poder	total	de	1.240 tdas.
Guinches fijos de pared	141	„	„	„	„	„	218 „
Gruas flotantes	5	„	„	„	„	„	235 „

Se dispone tambien de una grúa automóvil a vapor, de 15 toneladas de poder, que no se computa en el cuadro anterior, porque está exclusivamente destinada al servicio de accidentes en el tráfico de vías férreas por el Puerto de la Capital.

Los datos expuestos precedentemente, unidos con los que se relacionaron al mencionar los depósitos y vías férreas, con que está dotado el Puerto, se consignan en el cuadro siguiente:

Sitio del puerto	Long. de muelles m. l.	Número de vías de tráfico	Superficie bruta total de depósito m. c.	Número de guinches	Profundidad de agua en pies	Elevadores m. de frente
Riachuelo Norte. . .	4.300	—	—	25		—
„ Sud . . .	2.120	—	—	36	24	—
Dock Sud	2.010	2	33.000	30		—
Dársena Sud, Oeste .	1.038	2	5.802	24	23	—
„ Este . .	talud 900	3	—	22		—
„ Cabeceras.	110	—	—	—		—
Dique 1 Oeste. . . .	570	2	67.636	19		—
„ Este. . . .	570	1	—	16		—
„ Cabeceras. .	280	—	5.796	8		—
Dique 2 Oeste. . . .	570	2	67.636	19		—
„ Este. . . .	570	2	—	—		1 con 500
„ Cabeceras. .	280	—	—	5	23,9	—
Dique 3 Oeste. . . .	690	2	65.586	27		—
„ Este. . . .	690	2	—	20		1 con 200
„ Cabeceras. .	280	—	—	8		—
Dique 4 Oeste. . . .	630	2	63.620	20		—
„ Este. . . .	630	2	79.757	34		—
, Cabeceras. .	280	—	—	9		
Dársena Norte . . .	1.492	2	28.157	28	30	—
Plazoletas internas. .	—	6	40.000	70	—	—

CAPÍTULO VI.

RENDIMIENTO ECONÓMICO DEL PUERTO

CAPITAL, INTERESES, AMORTIZACIONES Y GASTOS DE EXPLOTACIÓN. — DIVISIÓN POR SERVICIOS. — PRODUCIDO DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

El Estado pone al alcance del comercio las secciones del Puerto de Buenos Aires, mediante el pago de tasas o tarifas para cada uno de los servicios que en el mismo practica, con sus instalaciones y con sus elementos.

Estas tarifas afectan, unas a las embarcaciones y otras a las mercaderías.

Son las unas: los derechos de entrada, permanencia y muelle, que se cobran a los buques, el primero por el hecho de entrar al Puerto de Buenos Aires, haciendo uso de los respectivos canales; el segundo por permanecer en el interior de sus diques y dársenas, aprovechando las aguas tranquilas y la facilidad de ponerse en contacto con las vías terrestres de comunicación; y, por último, el tercero, por atracar a sus muelles, efectuar operaciones de descarga y carga de mercaderías.

Además de los expuestos, y no relacionados ya directamente con la explotación portuaria, pagan los barcos los derechos de faro y valizas por el servicio de valizamiento de los ríos y canales de la República, la de saneamiento y limpieza, por la extracción de basura de sus bodegas; y, los

de sanidad, correspondientes a la inspección médica que se les efectúa.

Los derechos que gravan a la mercadería, son los de guinche, almacenaje, eslingaje y tracción.

El derecho de guinche, corresponde al servicio que presta el Estado, por medio de sus elementos mecánicos, para la extracción y depósito de las mercaderías que conducen las bodegas de los barcos. El de almacenaje por hacer uso de los depósitos que el Fisco tiene construidos a lo largo de la ribera, y el de eslingaje por el manipuleo que requiere el arrumaje de las mismas. Finalmente, el de tracción se cobra a aquellas mercaderías que llegan o pasan por el Puerto, por medio de vagones de Ferrocarril, y son traccionadas por medio de las locomotoras del Estado.

COSTO DEL PUERTO DE LA CAPITAL.

(Al 31 de Diciembre de 1914)

Las obras que han sido ejecutadas en la ribera Este de la ciudad de Buenos Aires, con objeto de dotar a ésta de instalaciones portuarias, donde efectuar operaciones de carga y descarga, lo han sido sin haber tenido la conveniente precaución, de llevar cuenta especial de las sumas que se invertían con el objeto expresado. Dichos datos se encuentran dispersos, habiendo sido dificilísima e incompleta su compilación, y otro tanto puede decirse de los intereses y amortizaciones de los capitales invertidos en las obras.

Para fijar el valor de las obras del Puerto de la Capital, se ha usado de los elementos que la Administración ha podido poner al alcance del análisis, se han hecho en algunos casos tasaciones y en otros apreciaciones, de acuerdo con los datos enumerados a continuación; no computándose las depreciaciones o amortizaciones de los años transcurridos, para compensar así el monto de los intereses perdidos al comienzo de la explotación.

Sobre esta base se llega al siguiente resultado:

Costo de los canales de entrada.

	$ o/s
Importe certificado a E. B. Madero y Cía.	4.272.476
Intereses sobre certificados y comisiones de ingenieros (10.31 %) .	440.49
Importe de los dragados hechos en los canales	4.723.605
Total	9.436.773

Costo de las excavaciones de Diques y Dársenas.

	$ o/s
Excavación de la Dársena Sud y Norte y Díques 1, 2, 3 y 4	1.471.800
Cofferdam del Dique 3, más 10.31 %	69.457
Cierre de madera, para defender los trabajos del agua de lluvia, más 10.31 %	368.025
Cofferdam de la Dársena Norte, más 10.31 %	108.880
Total	2.018.162

Costo del Malecón exterior.

	$ o/s
Parte de madera	1.275.560
Parte de piedra	2.235.262
Defensas Dársena Norte	191.268
Total	3.702.090

Costo de los Muelles

	$ o/s
Importe certificado a E. B. Madero y Cía., más 10.31 %	13.727.509
Obras en el Riachuelo hasta 1903	4.000.000
Construcción Muelles Riachuelo	796.538
Total	18.524.047

Costo de las Maquinarias Hidráulicas, Guinches, Ascensores, etc.

	$ o/s
Importe certificado a E. B. Madero y Cía., por instalaciones, edificios, máquinas, guinches, puentes, esclusas, más 10.31 %	1.603.189
Usina Norte	232.271
Diversos guinches hidráulicos	415.743
Grúas flotantes y guinches eléctricos	516.056
Diversas grúas	391.186
Cablificaciones	56.567
Cambio cañería hidráulica	19.800
Total	3.244.812

Costo de los Depósitos

	$ o/s
Importe certificado a E. B. Madero y Cía., más 10.31 %	6.491.145
Depósitos de fierro Dársena Norte	205 495
Depósitos A y B, y sus complementos	484.712

Conexiones eléctricas	2.204
Divisiones y complementaciones contra incendios	123.724
Luz eléctrica a los Depósitos	41.327
Galpones C, D, E. y F	219.349
Importe certificado a Ways y Freitag	3.251.957
Importe certificado a Hollzmann	2.566.159
Total	13.386.062

Costo de las Vías Férreas, Material de Tracción y Rodante.

	$ o/s
Importe certificado a E. B. Madero y Cía., más 10.31 %	1.011.237
Diversos desvíos y vía nueva	265.979
Locomotoras	433.720
Wagones, vías y obras ejecutadas de 1906 a 1909	979.753
Armamento wagones	24.556
Vías de 1909 a 1912	279.380
Total	2.994.625

Costo de las Calzadas.

	$ o/s
Importe certificado a E. B. Madero y Cía. más 10.31 %	753.618
Nuevos afirmados construidos	3.317.396
Obras de embellecimiento	65.410
Obras de Hollzmann	276.821
Total	4.413.245

Costo de las Construcciones Varias.

	$ o/s
Alumbrado Puerto	12.000
Dependencias y casa de Administración	200.000
Ampliaciones en la Dirección	53.000
Letrinas públicas	66.000
Instalaciones eléctricas	190.000
Total	543.000

Resulta pues, de los datos anteriores, que se han gastado en la construcción del Puerto de Buenos Aires, 58.262.816 $ o/s, de lo que hay que deducir, el valor de los terrenos ganados al Río, y de los cuales el Superior Gobierno puede disponer; cuya superficie es de metros cuadrados, 304.354, que al precio unitario de 22 $ o/s el metro cuadrado arroja un total de 6.695.788 $ o/s.

Entrega de mercaderías a carro.

Transporte de trigo en carros.

Esta deducción se hace, anulando primeramente el costo del malecón exterior que se utilizó para formarlos, y el resto, restándole del importe de las excavaciones y dragado, pues en ella estaba incluído el precio del relleno, en la forma especificada en el cuadro inserto a continuación; y en el que se detalla el valor de las obras, por partes, deduciendo e valor de los terrenos en la forma expresada y agregando proporcionalmente el de las obras varias.

Obra	Costo de construcción	A deducir valor terrenos	A agregar construcción varias	Costo real
	o/s	o/s	o/s	o/s
Canales de entrada . .	9.436.773	2.327.812	94.889	7.203.850
Excavaciones	2.018.162	665.886	20.285	1.372.561
Malecón exterior. . .	3.702.090	3.702.090	—	—
Muelles	18.524.047	—	186.256	18.710.303
Máquinas y guinches .	3.244.812	—	32.602	3.277.414
Depósitos	13.386.062	—	134.529	13.520.591
Vías form. y accesorios.	2.994.625	—	30.089	3.024.714
Calzadas	4.413.245	—	44.350	4.457.595
Varias	543.000	—	—	—
Totales . . .	58.262.816	6.695.788	—	51.567.028

Queda, pues, para la obra del Puerto, un costo neto de 51.567.028 $ o/s.

RENDIMIENTO DE LOS DIFERENTES SERVICIOS Y TASAS DEL PUERTO.

Como se ha dicho, son estos servicios:

Entrada
Permanencia y muelle
Guinche
Almacenaje
Eslingaje, y
Tracción

Para calcular el rendimiento de cada uno de ellos, se le cargarán primero los intereses y amortizaciones de los capitales empleados en las obras levantadas para efectuar los mismos; y, a esa cantidad se agregarán los gastos de explotación que los afectan.

A este efecto, se ha calculado que del capital empleado afecta al derecho de entrada el valor invertido en los canales de entrada; al de permanencia y muelle, el invertido en excavaciones, muelles y calzadas; al de guinche el invertido en maquinarias hidráulicas y eléctricas, guinches, gruas, etc. al de almacenaje el invertido en depósitos y el invertido en vías férreas y material rodante, al de tracción.

Los intereses y amortización que comprende a cada uno de ellos, están especificados en el siguiente cuadro, en el que se indica la vida en años asignada a las diversas obras, y calculado luego los intereses y amortizaciones, sobre la base de una tasa de 5 por ciento y con capitalizaciones anuales.

INTERESES AL 5 % Y AMORTIZACIÒN DE LOS CAPITALES

Concepto	Capital o/s	Vida en años	Anualidad o/s
Canales	7.203.850	50	394.770
Excavaciones	1.372.561	50	75.216
Muelles	18.710.303	100	942.999
Máquinas y guinches . . .	3.277.414	25	232.368
Depósitos	13.520.591	50	740.928
Vías y accesorios	3.024.714	15	290.372
Calzadas	4.457.595	15	429.266
Totales . . .	51.567.028		3.105.919

Los gastos de explotación y de conservación de las obras del Puerto de la Capital, han sido establecidos tomando como base la media de los presupuestos de los dos años anteriores.

Afectan al derecho de entrada, parte de los gastos que demanda la Receptoría del Puerto, es decir, de la encargada de su percepción, más lo que se invierte anualmente en el mantenimiento de los Canales de acceso. Al derecho de permanencia se ha imputado parte de los gastos de Receptoría; lo que cuesta tener alumbrado el Puerto, la conservación de las calzadas, el servicio de Policía y de amarradores, como así también lo necesario para atender su saneamiento y limpieza.

El derecho de Muelle soporta parte de los gastos de Receptoría, más lo que es necesario invertir en las reparaciones gruesas de los murallones. El derecho de Guinche tiene en su cuenta el personal, útiles, combustible y materiales necesarios para el funcionamiento de la maquinaria hidráulica, como también su conservación.

El derecho de Almacenaje está afectado por parte de lo que se invierte anualmente en el personal encargado de la marcha de los depósitos, y en el material y personal empleado en la compostura de los galpones, esto último en su totalidad. Al derecho de eslingaje corresponde el personal encargado del almacenaje de la mercadería, más lo que cuesta el funcionamiento y reparaciones de los guinches de entrega y de los ascensores. Finalmente, al derecho de Tracción se ha imputado el personal, útiles, combustible, materiales que son necesarios para efectuar este servicio y para atender a la conservación de lo empleado en ello,

Los gastos de administración, dirección y contabilidad general, se han repartido proporcionalmente en los servicios enumerados.

De esta manera, se llega al resultado que los gastos de explotación y pequeñas reparaciones, han ascendido durante el año mencionado, a los siguientes totales:

	$ o/s
Entrada	1.410.325
Permanencia y muelle	665.625
Guinches	336.000
Almacenaje	200.656
Eslindaje	1.048.853
Tracción	395.520
Total.	4.056.979

Es decir que los gastos de explotación necesarios para el Puerto de Buenos Aires, insumen la suma de 4.056.979 $ o/s

que agregados a la de 3.105.919 $ o/s que importan las anualidades de intereses y amortización, hacen un total de 7.162.898 $ o/s, que en el cuadro siguiente aparece dividido en los diferentes servicios.

GASTOS EN $ o/s

Derecho	Intereses y amortización	Gastos de explotación	Totales
Entrada	394.770	1.410.325	1.805.095
Permisos y muelle	1.447.481	665.625	2.113.106
Guinche	232.368	336.000	568.368
Almacenaje	740.928	200.656	941.584
Eslingaje	—	1.048.853	1.048.853
Tracción	290.372	395.520	685.892
Total . . .	3.105.919	4.056.979	7.162.898

Estas cantidades representan, pues, el rendimiento que debieron dar los diferentes servicios, para que el Superior Gobierno percibiera un interés de 5 por ciento sobre los capitales empleados y atendiera la amortización de la obra.

Las cantidades recaudadas han sido las siguientes, haciéndose notar que, aparecen en el rubro de entrada, las que se recaudan por tal derecho; en el de permanencia y muelle las que se recaudan por tal concepto y las de saneamiento y limpieza; en el de guinches lo que se recauda, por guinches ordinario, extraordinario, guinches mayores, gruas flotantes, apertura de puentes e inspección de guinches; y en los de almacenaje, eslingaje y tracción, lo que estos mismos derechos expresan.

De modo, pues, que los derechos que gravan a la navegación, dan pérdida al fisco, en tanto que las tasas o tarifas que gravan a la mercadería, han producido gruesas ganancias al mismo, excepción hecha del derecho de tracción.

RECAUDACION

Concepto	Año 1910	Año 1911	Año 1912	Año 1913	Año 1914
	$ o/s	$ o/s	$ o/s	$ o/s	$ o/s
Entrada.	771.106,66	786.604,04	881.172,17	990.650,70	783.509,82
Permanencia y Muelle .	1.212.800,68	1.198.652,87	1.425.722,13	1.330.593,	1.097.594,54
Guinches.	100.759,83	102.456,85	146.737,68	127.691,56	43.440,—
Tracción.	460.764,18	506.709,44	557.064,27	656.791,30	468.366,18
Almacenaje.	1.136.527,46	1.318.710,91	1.318.710,91	1.484.504,71	1.433.685,29
Eslingaje	1.465.909,67	1.801.738,22	1.801.738,22	2.074.767,20	1.428.912,59

Y, en lo que se refiere al rendimiento general del Puerto, se comprueba por los datos transcriptos, que el mismo ha oscilado alrededor del 4,5 por ciento anual de los capitales empleados.

CAPÍTULO VII.

MOVIMIENTO MARÍTIMO Y DE CARGAS

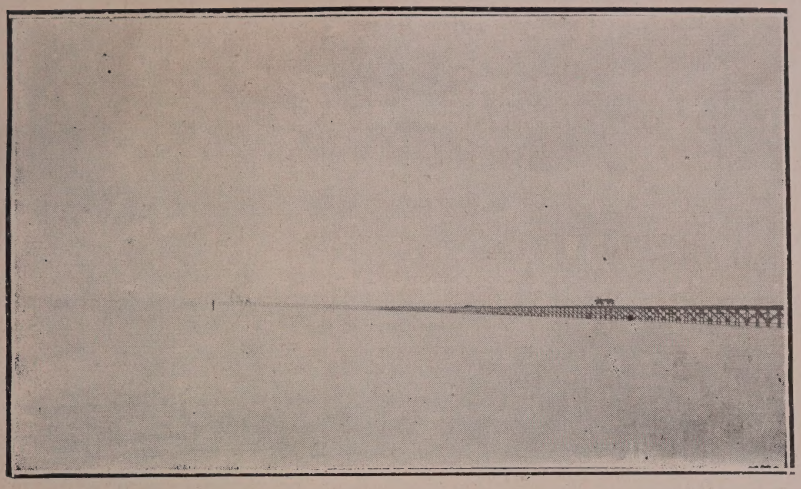
El movimiento en toneladas de registro de barcos entrados y salidos del Puerto de Buenos Aires, ha sido el siguiente:

Año	Toneladas entradas y salidas	Año	Toneladas entradas y salidas	Año	Toneladas entradas y salidas
1880	644.570	1892	5.475.942	1904	10.424.615
1881	827.072	1893	6.177.819	1905	11.467.954
1882	995.597	1894	6.686.123	1906	12.448.219
1883	1.207.321	1895	6.894.834	1907	13.335.733
1884	1.782.382	1896	8.115.547	1908	15.465.417
1885	2.200.779	1897	7.365.405	1909	16.993.973
1886	2.408.323	1898	8.051.045	1910	18.144.005
1887	3.369.657	1899	8.741.934	1911	18.290.000
1888	3.396.214	1900	8.047.010	1912	19.224.671
1889	3.804.037	1901	8.661.300	1913	22.071.831
1890	4.507.096	1902	8.902.605	1914	18.543.138
1891	4.546.729	1903	10.269.298		

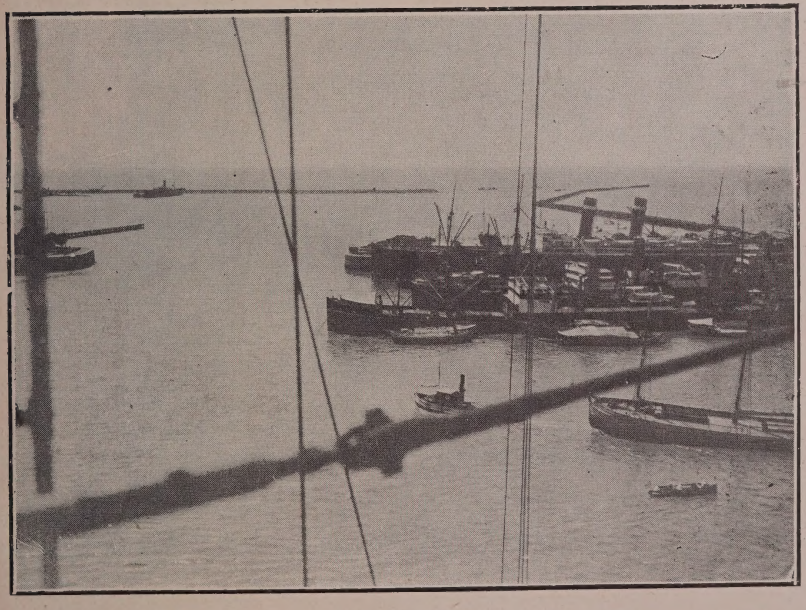
En el año 1891, comenzaron a librarse al servicio público las primeras secciones, del Puerto Madero lo que conviene tener en cuenta en el examen del cuadro anterior.

El movimiento general de buques habido desde 1898, es el siguiente:

Movimiento de Buques	Ultramar		Cabotaje		Movimiento total	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
AÑO 1898						
Vapores: Entrad.	1.144	1.997.631,21	2.610	1.087.481,23	3.754	3.085.112,44
» Salidos.	1.149	2.006.750,94	2.570	1.076.986,19	3.719	3.083.737,13
Veleros: Entrad.	291	243.733,93	10.474	693.797,49	10.765	937.531,42
» Salidos.	281	232.376,74	10.271	712.287,73	10.552	944.664,47
Total . .	2.865	4.480.492,82	25.925	3.570.552,64	28.790	8.051.045,46
AÑO 1899						
Vapores: Entrad.	1.300	2.196.614,05	2.465	1.249.605,90	3.765	3.446.219,95
» Salidos.	1.286	2.319.019,67	2.447	1.241.243,35	3.733	3.560.263,02
Veleros: Entrad.	286	265.607,59	11.200	604.430,76	11.486	870.038,35
» Salidos.	290	265.605,85	10.144	599.807,76	10.434	865.413,61
Total . .	3.162	5.046.847,16	26.256	3.695.087,77	29.418	8.741.934,93
AÑO 1900						
Vapores: Entrad.	1.030	2.038.985,61	2.393	1.132.006,28	3.423	3.170.991,89
» Salidos.	1.041	2.081.044,47	2.338	1.106,419,20	3.379	3.187.463,67
Veleros: Entrad.	245	188.243,04	9.661	646.741,26	9.886	834.984,30
» Salidos.	240	211.803,50	9.657	641.767,08	9.897	853.570,58
Total . .	2.536	4.520.076,62	24.049	3.526.933,82	26.585	8.047.010,44



Malecón del Nuevo Puerto.



El Ante Puerto.

Movimiento de Buques	Ultramar		Cabotaje		Movimiento total	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
AÑO 1901						
Vapores: Entrad.	1.105	2.362.681,86	2.124	1.125.302,22	3,229	3.487.984,08
» Salidos.	1.099	2.262.076,94	2.227	1.219.983,94	3.326	3.482.060,88
Veleros: Entrad.	254	214.045,42	9.431	639.309,61	9.685	853.355,03
» Salidos.	231	198.221,83	9.366	639.677,44	9.597	837.899,27
Total . .	2.689	5.037.026,05	23.148	3.624.273,21	25.837	8.661.299,26
AÑO 1902						
Vapores: Entrad.	1.096	2.404.006,26	2.502	1.241.769,72	3.598	3.645.775,98
» Salidos.	1.088	2.366.364,42	2.492	1.233.347,55	3.580	3.599.711,97
Veleros: Entrad.	223	209.738,65	9.578	617.197,59	9.801	826.936,24
» Salidos.	228	220.525,79	9.451	609.655,80	9.679	830.181,59
Total. . .	2.635	5.200.635,12	24.023	3.701.970,66	26.658	8.902.605,78
AÑO 1903						
Vapores: Entrad.	1.413	3.105.039,31	2.351	1.192.995,90	3.764	4.298.035,21
» Salidos.	1.394	3.086.225,14	2.329	1.199.985,09	3.723	4.286.210,23
Veleros: Entrad.	235	241.505,56	9.399	604.654,90	9.634	846.160,46
» Salidos.	242	247.995,19	9.164	590.897,86	9.406	838.893,05
Total. . .	3.284	6.680.765,20	23.243	3.588.533,75	26.527	10.269.298,95
AÑO 1904						
Vapores: Entrad.	1.466	3.224.780,67	2.367	1.189.197,28	3.833	4.413.977,95
» Salidos.	1.439	3.1o9.174,59	2.391	1.185.844,36	3.830	4.355.018,95
Veleros: Entrad.	208	206.764,47	9.664	630.987,61	9.872	837.752,08
» Salidos.	196	194.717,92	9.780	623.148,86	9.976	817.866,78
Total. . .	3.309	6.795.437,65	24.202	3.629.178,11	27.511	10.424.615,76

Movimiento de Buques	Ultramar		Cabotaje		Movimiento total	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
AÑO 1905						
Vapores: Entrad.	1.677	3.533.918, -	2.768	1.311.302,—	4.445	4.845.220,—
» Salidos.	1.625	3.598.506,—	2.894	1.337.900,—	4.619	4.936.407,—
Veleros: Entrad.	188	191.682,—	9.405	648.655,—	9.593	840.337,—
» Salidos.	200	205.656,—	9.288	640.333,—	9.488	845.990,—
Total. . .	3.690	7.529.782,—	24.355	3.938.190,—	28.045	11.467.954,—
AÑO 1906						
Vapores: Entrad.	1.780	3.981.342,—	2.826	1.369.024,—	4.606	5.350.366,—
» Salidos.	1.770	3.995.277,—	2.776	1.384.120, -	4.546	5.379.397,—
Veleros: Entrad.	190	200.113,—	8.922	660.985, —	9.112	861.098,—
» Salidos.	188	199,793,—	8.697	657.564,—	8.885	857.357,—
Total. . .	3.928	8.376.525,—	23.221	4.071.693,—	27.149	12.448.218,—
AÑO 1907						
Vapores: Entrad.	1.713	4.028.534,—	3.249	1.573.881,—	4.962	5.602.415,—
» Salidos.	1.687	4.023.734,	3.332	1.603.197,—	5.009	5.626.931,—
Veleros: Entrad.	214	238.142,—	9.428	817.595, —	9.642	1.055.737,—
» Salidos.	193	222.412,—	9.372	828.238,—	9.565	1.050.650,—
Total. . .	3.807	8.512.822,—	25.381	4.822.911,—	29.178	13.335.733,—
AÑO 1908						
Vapores: Entrad.	1.853	4.556.700,—	4.695	2.026.429,—	6.548	6.583.129,—
» Salidos.	1.846	4.556.155,—	4.430	2.038.004,	6.276	6.604.159,—
Veleros: Entrad.	174	193.616,—	9.695	951.042,—	9.869	1.144.658,—
» Salidos.	175	197.436,—	9.652	936.035,—	9.827	1.133.471,—
Total. . .	4.048	9.513.907, -	28.472	5.951.510,—	32.520	15.465.417,—

Movimiento de buques	Ultramar		Cabotaje		Movimiento total	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
AÑO 1909						
Vapores: Entrad.	2,008	5.036.110,64	4.817	2.207.475,91	6.825	7.243.586,55
» Salidos.	1.978	5.021.389,46	4.682	2.216.549,95	6.660	7.237.939,41
Veleros: Entrad.	137	157.432,72	10.128	1.106.507,44	10.265	1.263.940,16
» Salidos.	129	152.725,69	9.870	1.095.781,62	9.999	1.248.507,31
Total . .	4.252	10.367.688,81	29.497	6.626.314,92	33.749	16.993.973,43
AÑO 1910						
Vapores. Entrad.	2.133	5.547.405,—	5.255	2.277.094,—	7.388	7.824.499,—
» Salidos.	2.117	5.562 351,—	5.229	2.165.857,—	7.346	7.728.208,—
Veleros: Entrad.	137	163.574, -	9.769	1.136.891, —	9.906	1.300.465,—
» Salidos.	131	156.924,—	9.611	1.133.906,—	9.742	1.290.830,—
Total . .	4.518	11.430.254,—	29.864	6.713.748,—	34.382	18.144.002,—
AÑO 1911						
Vapores: Entrad.	2.085	5.352.692,45	5.257	2.272.951.10	7.342	7.625.643,55
» Salidos.	2.044	5.392.689,38	5.195	2.236.685,40	7.239	7.629.374,78
Veleros: Entrad.	157	186.990,57	10.431	1.293.105,09	10.588	1.480.095,66
» Salidos.	145	181.574,91	10.297	1.373.671,33	10.442	1.555.246,20
Total . .	4.431	11.113.947,31	31.180	7.176.412,92	35.611	18.290.360,20
AÑO 1912						
Vapores: Entrad.	2.097	5.839.021,31	5.355	2.193.222,15	7.452	8.032.243,46
» Salidos.	2.096	5.960.499,58	5.091	1.994.582,59	7.187	7.955.082,17
Veleros: Entrad.	154	198.697,91	10.053	1.443.410,19	10.207	1.642.108,10
» Salidos.	140	191.839,35	10.018	1.403.418,58	10.158	1.595.257,93
Total . .	4,487	12.190.058,15	30,517	7.034.633,51	35.004	19.224.691,66

Movimiento de Buques	Ultramar		Cabotaje		Movimiento total	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
AÑO 1913						
Vapores: Entrad.	2.289	6.761.133,10	6.220	2.516.448,43	8.509	9.277.581,53
» Salidos.	2.277	6.798.173,67	6.244	2.518.330,57	8.521	9.316.504,24
Veleros: Entrad.	144	198.925,24	10.925	1.567.687,44	11.069	1.766.612,68
» Salidos.	148	195.351,94	10.880	1.515.781,30	11.028	1.711.133,24
Total . .	4.858	13.953.583,95	34.269	8.118.247,74	39.127	22.071.831,69
AÑO 1914						
Vapores: Entrad.	1.857	5.534.106,54	4.957	2.530.396,23	6.814	8.064.502,77
» Salidos.	1.846	5.654.374,78	5.048	2.441.760,79	6.894	8.096.135,57
Veleros: Entrad.	78	91.859,—	9.159	1.157.018,31	9.237	1.248.877,31
» Salidos.	82	104.747,—	9.047	1.028.875,39	9.129	1.133.622,39
Total . .	3.863	11.385.087,32	28.211	7.158.050,72	32.074	18.543.138,04

Como en los demás países y puertos del mundo, la navegación ha hecho progresos notables en el Puerto de Buenos Aires, en los últimos 20 años, en lo referente a capacidad y calidad de los barcos que las diferentes líneas de navegación, tienen en servicio, ya sea de carga, de pasajeros o mixtos.

Es indudable que, los mejores y más perfeccionados adelantos, han sido introducidos especialmente en los barcos destinados al trasporte de pasajeros, de los cuales, en los últimos tiempos, han venido tipos que reunen las condiciones para satisfacer las necesidades más exigentes del confort, y buen gusto en los pasajes de cámara. Así mismo, el mejoramiento de las máquinas, ha permitido aumentar la velocidad en forma tal, que ya son varios los barcos que efectuan la travesía en 15 días.

El Puerto de Buenos Aires, ha hecho por su parte esfuerzos considerables para dar cabida a los grandes barcos que lo

frecuentaban; siendo el más señalado de ellos el dragado de los pasos del Río de la Plata, canal Norte de entrada al Puerto y la dársena Norte del mismo, que fueron dragados para permitir el paso en ellos de buques de 30′ de calado.

Es así, como han podido tener cabida en ella, los enormes barcos modernos de las distintas compañías de navegación calando 26 y 28′, y, ultimamente al acorazado *Rivadavia*, recientemente incorporado a la marina de guerra nacional, uno de los barcos de guerra de los más grandes y poderosos que han surcado las aguas en el presente año.

En cuanto al aumento del tonelaje medio de los barcos según su clase y destino, ha sido el siguiente:

Año	Ultramar		Cabotaje	
	Vapores ton. por barco	Veleros ton. por barco	Vapores ton. por barco	Veleros ton. por barco
1898	1.671	830	417	67
1899	1.746	922	507	56
1900	1.989	860	473	66
1901	2.098	850	539	68
1902	2.184	954	495	65
1903	2.210	1.026	511	64
1904	2.201	993	499	64
1905	2.160	1.024	468	69
1906	2.247	1.057	491	75
1907	2.368	1.190	482	87
1908	2.466	1.121	445	97
1909	2.500	1.109	435	97
1910	2.600	1.107	480	101
1911	2.602	1.252	434	124
1912	2.811	1.370	409	143
1913	3.030	1.375	403	140
1914	3.050	1.268	483	115

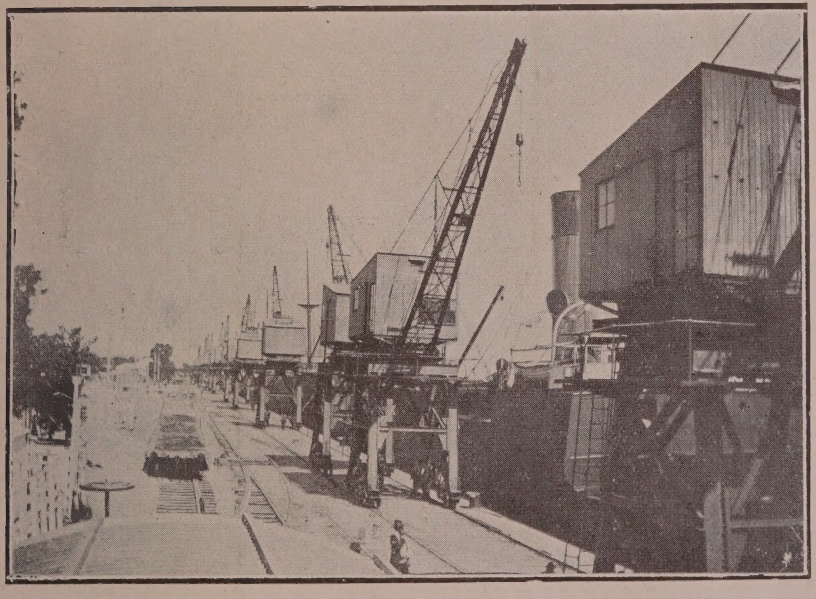
MOVIMIENTO DE CARGAS.

La estadística llevada en el Puerto de Buenos Aires, referente a las cargas, — en unidad de peso, — traidas y llevadas por los barcos que lo han frecuentado; esta basada en las manifestaciones hechas por los Agentes Marítimos de las Compañías de Navegación a que corresponden; y, que presentan a la Dirección del Puerto, con objeto de obtener giro para sus barcos y la fijación de un plazo para las operaciones a efectuar. Este plazo es fijado, de acuerdo con la importancia del cargamento que conducen y observando el Reglamento del Puerto, que prescribe un mínimun de toneladas a descargar por día.

Compiladas esas manifestaciones, se obtienen los totales anuales, insertos en el cuadro siguiente:

Año	Importación (Incluso carbón)	Exportación	Total
1901	2.450.000	1.620.000	4.070.000
1902	2.325.000	1.980.000	4.305.000
1903	2.600.000	2.120.000	4 720.000
1904	3.527.000	1.985.000	5.512.000
1905	3.909.000	2.389.000	6.298.000
1906	4.181.000	2.340.000	6.521.000
1907	4.549.000	2.650.000	7.199.000
1908	4.569.000	3.009.000	7.578.000
1909	5.404.000	2.972.321	8.376.321
1910	6.297.900	2.578.985	8.876 885
1911	6.503.031	2.981.638	9.484.669
1912	6.800.500	3.223.000	10.023.500
1913	7.170.000	3.403.000	10.573.000
1914	4.834.000	2.226.000	7.060.000

Dársena Norte, Depósito de planchadas.



Dique 1.

MOVIMIENTO DE MERCADERIAS.

De la mercadería importada fueron a depósito fiscal y a depósito particular las siguientes cantidades, siendo las demás de despacho directo, o descargadas en lanchas:

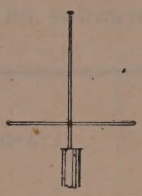
Año	A depósito fiscal	A depósito particular
1908	1.206.000	537.878
1909	1.584.000	632.841
1910	1.895.000	599.715
1911	1.955.000	677.427
1912	2.018.000	872.000
1913	3.002.000	482.000
1914	2.003.000	154.679

El valor de las importaciones y exportaciones totales hechas por el Puerto de Buenos Aires, es el siguiente, siendo las cifras consignadas en millones de $ o/s.

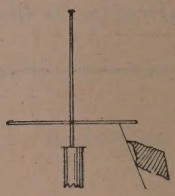
Año	Importación	Exportación	Año	Importación	Exportación
1901	96.181.000	82.013.000	1908	215.118.000	136.920.000
1902	89.128.000	98.537.000	1909	241.296.000	173.244.000
1903	111.394.000	113.805.000	1910	281.064.000	162.092.000
1904	158.647.000	109.880.000	1911	293.081.000	158.448.000
1905	168.277.000	141.735.000	1912	315.161.000	181.767.000
1906	217.595.000	135.605.000	1913	337.643.000	170.445.000
1907	229.545.000	129.440.000	1914	208.116.000	145.531.000

SIGNOS CONVENCIONALES DEL SEMÁFORO DEL PUERTO.

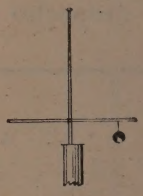
Agua bajo cero



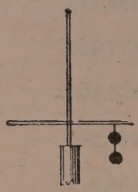
Agua al cero



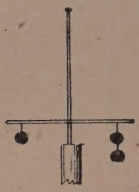
Río creciendo



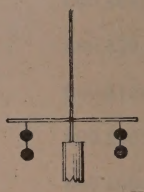
0.10 m.



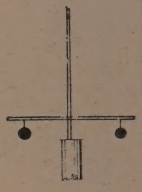
0.20 m.



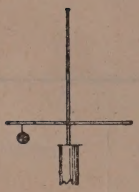
0.30 m.



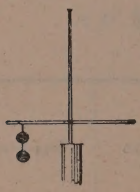
0.40 m.



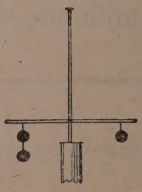
0.50 m.



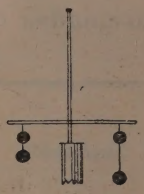
0.60 m.



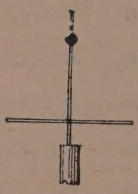
0.70 m.



0.80 m.

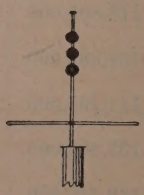


0.90 m.

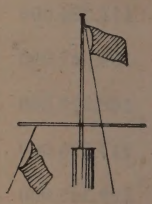


1 m.

2 m.



3 m.



El Semáforo no funciona

CAPÍTULO VIII.

INSTALACIONES ESPECIALES

ELEVADORES DE GRANOS.—DIQUES DE CARENA.—CARBONERAS.—DESEMBARCADEROS DE PASAJEROS.

ELEVADORES DE GRANOS.

Los dos elevadores construídos en el Puerto, en virtud de la autorización conferida por la ley núm. 3908, no obstante el desfavor general en que trabajan, por la falta de un sistema completo, que asegure al grano la conducción, envase, carga y descarga, por un sistema mecánico exclusivamente, han aportado al Puerto cierto contingente de trabajo, aún cuando, sobre todo uno de ellos, ha trabajado siempre muy lejos de su límite de capacidad.

Las causas de este funcionamiento endémico de los elevadores, en lo que a la exportación de cereales se refiere, es atribuible a la carencia de un sistema completo en la República, organizado en forma que la carga a brazo esté completamente eliminada y sustituida por la fuerza mecánica, más rápida y barata. Con los elevadores terminales, sólo se podrá conseguir, lo que se ha conseguido en Buenos Aires; a saber: graneros para evitar la intemperie y un medio rápido de embarque de cereales o de productos derivados, por industrias particulares establecidas en el Puerto,

como acontece con los elevadores de la Sociedad Anónima de Molinos Harineros y Elevadores de Granos. Se hace necesario, para que el funcionamiento de estos mecanismos sea completo, y rindan a la agricultura del país, lo que rinden los sistemas perfeccionados puestos en práctica con inmejorable resultado, en otras partes del mundo, y especialmente en los Estados Unidos de Norte América; que el cereal converga, por medio de un trasporte mecánico económico, hasta los elevadores regionales que deben instalarse en los puntos estratégicos de la República, donde aquel se limpia, seca y clasifica; y donde se expende comunmente el *warrant*. De estos elevadores regionales, el cereal sería trasportado a los terminales por medio de las Empresas de ferrocarriles, y utilizando vagones especiales, para que dicho trasporte pueda efectuarse con toda facilidad y rapidez, a granel.

Si se compara este conjunto mecánico, con el que se posee en la República Argentina, las causas del funcionamiento irregular de nuestros elevadores saltan a la vista. La tarifa de carga no puede responder al fin económico que se han propuesto sus iniciadores.

Las múltiples operaciones que han sufrido los cereales antes de llegar al elevador, se han efectuado a mano. El transporte rudimentario y difícil, el envase, el almacenaje que ha pagado la mercancía, acarreos desde la chacra, etc., han sido abonados de acuerdo con el esfuerzo personal que han requerido dichas operaciones. El elevador del puerto que además ha sido construído con el propósito de establecer allí el elevador hospital, no puede, pues, ofrecer una tarifa ventajosa para el exportador. Los gastos compensadores de la tarifa elevada que se cobra, y que se debe cobrar, aún sin ninguna pretensión de beneficio sobre el capital empleado, ya se han hecho en el interior.

Agréguese las condiciones y tarifas del transporte por ferrocarril, la escasez de vagones especiales, y surgirá bien clara la explicación del funcionamiento imperfecto de estos aparatos.

Varias empresas particulares han obtenido concesiones para remediar el estado de cosas que se acaban de describir, así como ha habido al respecto diversas iniciativas oficiales, pero sin que nunca lograran llevar a la práctica sus propósitos.

Siguen trabajando, pues, en estas condiciones, los dos elevadores con que cuenta el Puerto, los del Ferro Carril

Central Argentino y los de la Sociedad Anónima Molinos Harineros y Elevadores de Granos, que se describen a continación:

ELEVADORES DEL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO.

Estos elevadores, que son los situados en el costado Este del Dique núm. 2, ocupan una superficie de 12.000 metros cuadrados, y su construcción fué autorizada por decreto del Superior Gobierno de 30 de Abril de 1900.

Se compone de dos cuerpos de edificios, situados paralelamente al muelle, y de los cuales el primero está a metros 9,50 (espacio para dos vías férreas) y el segundo a 49,60 metros, siendo la construcción de todos ellos de hierro galvanizado. El primer cuerpo lo componen tres secciones de 120 por 15 metros cada una con frente al Dique.

La fuerza motriz necesaria para el funcionamiento del elevador, es suministrada por 69 motores eléctricos, cuya potencia varía entre 3 y 39 HP, arrojando un total de 1.000 HP.

Los trabajos llevados a cabo en estos elevadores, comenzaron el 1º de Octubre de 1901 y terminaron el 25 de Agosto de 1904, habiéndose invertido en ellos la suma de $ o/s 1.700.000.

La distribución general del edificio y de las vías férreas y calzadas que la sirven, aparecen en el plano general.

El elevador posee 100 silos de 200 toneladas cada uno y 72 de varias capacidades, arrojando una capacidad total de:

Capacidad a granel	28.500	toneladas
„ bolsas	42.000	„
„ Total	70.500	„

Las demás características son las siguientes:

Elevadores.	núm.	16
Capacidad por hora	ton.	152
Cintas de distribución.	m.	1.400
Balanzas	núm.	35
Vertedera de 152 t.	núm.	4
„ de 152 volantes	„	2
„ de bolsas de 100 t.	„	3
Potencialidad de carga por hora. . .	ton.	1.216
Potencialidad de carga por día . . .	„	9.696

Las operaciones realizadas por este elevador se consignan en el cuadro que se inserta a continuación, el que representa en toneladas de *1.000 kilógramos*, el total de cereales manipulados por el mismo en los años de 1904 a 1914, especificando al mismo tiempo, la clase de cereales manipulados.

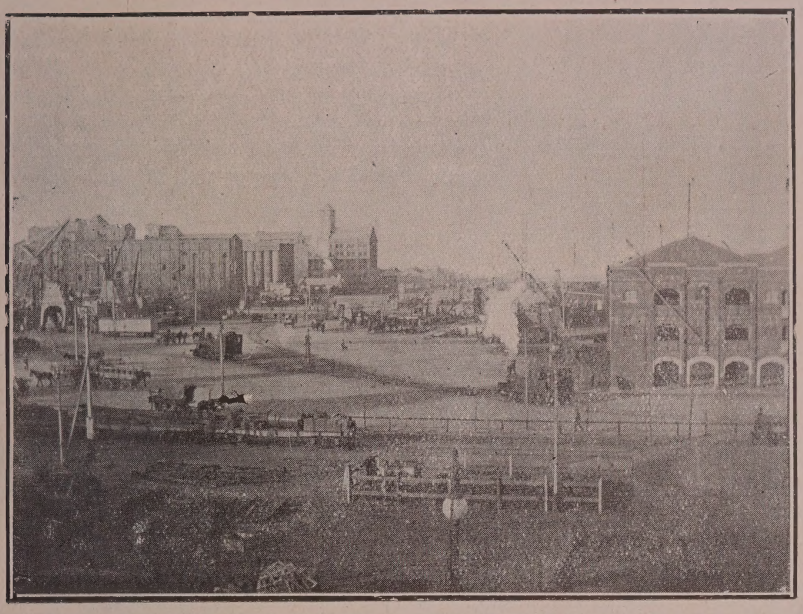
Año	Trigo	Lino	Maíz	Avena	Varios	Totales
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
1904	26.598	6.801	77.483	1.180	2.270	114.332
1905	88.507	11.674	24.528	1.972	1.247	127.928
1906	212.291	34.802	193.755	2.245	7.087	450.180
1907	210.274	38.216	101.371	20.009	5.773	375.643
1908	331.043	64.233	106.252	40.232	11.286	553.046
1909	247.568	47.533	120.620	54.558	11.601	481.880
1910	288.543	44.204	95.540	29.689	14.167	472.143
1911	345.259	43.034	14.917	62.418	14.386	480 014
1912	175.219	50.241	270.538	97.475	23.933	617.406
1913	121.943	49.623	326.762	54.835	29.313	582.476
1914	73.972	52.073	250.615	21.797	30.143	428.600

ELEVADORES DE LA «SOCIEDAD ANÓNIMA MOLINOS HARINEROS Y ELEVADORES DE GRANOS».

Estos elevadores, situados en la cabecera S. E. del Dique 3, donde ocupan 200 metros de frente, fueron concedidos por el Superior Gobierno por decreto de fecha Junio 7 de 1901, y ocupan una superficie de 11.000 metros cuadrados. Están situados a metros 9,50 del coronamiento del muro de atraque.

Fueron librados al servicio público a fines de 1902, aún cuando no totalmente terminados.

Dado el terreno poco resistente en que iban a ser instalados, y a fin de evitar el enorme costo de las fundaciones, si éstas se llevaban hasta el nivel en que se encuentra la



Plazoleta Belgrano.

Esclusa Norte.

tosca, tal como hicieron los elevadores del Ferro Carril Central Argentino, se fundó el edificio en una enorme plataforma de cemento armado, destinada a soportar el peso del establecimiento y a repartirlo uniformemente en el terreno.

El primer cuerpo de edificio de 200 metros de largo y 15 metros de ancho está situado, como se ha dicho, de modo que permita el paso de dos vías férreas en el muelle, a fin de poder operar en la descarga de vagones, indedependientemente del elevador. La construcción se compone de un esqueleto de hierro, con revestimiento de mampostería de ladrillo, siendo los entrepisos de los cinco pisos superiores de cemento armado. No hay sótano, estando el primer piso a 10 metros sobre el nivel de la calle. Este cuerpo del edificio, está destinado especialmente a la caga y descarga de cereales. Se compone de dos secciones unidas por un puente cubierto, sobre el cual se encuentran instaladas las oficinas de la Administración. Viene en seguida el depósito de cereales, que se compone de 7 pisos, y es donde se efectúa la aereación, limpieza y esterilización. El material empleado en este segundo cuerpo de edificio es igual al anterior, al cual está unido por medio de dos puentes cubiertos, cuya longitud, es de 48 metros lineales. En su exterior, circulan los aparatos automáticos, destinados al transporte del cereal a granel o embolsado.

Los silos, destinados al almacenamiento de cereales a granel, están edificados sobre una plataforma y pilares de cemento armado. Están construidos de mampostería armada con anillos circulares horizontales, ligados entre sí con barras perpendiculares que entraman toda la construcción. Están cubiertos interiormente con una capa de cemento portland.

Dispone el establecimiento de todos los medios mecánicos usados en esta clase de instalaciones, a saber: cintas transportadoras, balanzas automáticas, tubos telescópicos para la carga a granel, rejillas de descarga, etc., etc., y tiene una instalación general de alumbrado.

Las principales características de estas instalaciones, así como las diferentes capacidades de sus almacenes y potencialidad de sus elementos mecánicos, son las siguientes:

FUERZA MOTRIZ.

Un tubo alternador de 1100 HP., a corriente trifásica de 500 volts, 50 períodos

Silos.

De	560	toneladas	38	igual a	21.280 toneladas
„	325	„	48	„	15.600 „
„	155	„	17	„	2.635 „
„	125	„	43	„	5.375 „
„	75	„	35	„	2.625 „
Capacidad total a granel:					47.515 toneladas
„ en bolsas:					30.000 „

Elevadores.

De recepción: 3 de 150 toneladas de capacidad cada uno por hora;
6 de 110 toneladas de capacidad cada uno por hora.
De distribución: 2 de 110 toneladas.

Cintas de trigo.

De recepción: 2 de 150 toneladas;
6 de 110 toneladas.
De distribución: 13 de 110 toneladas.
Balanzas automáticas: 2 de 1.500 kilos;
36 de 100 kilos.
Potencialidad de carga a granel: por hora 550 toneladas.
Cintas para bolsas: 9 de una capacidad de 4.000 bolsas por hora cada una;
3 de una capacidad de 2.500 bolsas por hora cada una.
Potencialidad de carga por hora: 8.000 bolsas a bordo.

El movimiento de embarque desde el año 1908 hasta el año 1912, para cada clase de mercaderías, ha sido el siguiente:

Concepto	Año 1908	Año 1909	Año 1910	Año 1911	Año 1912	Año 1913	Año 1914
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Trigo	104.480	100.813	76.040	86.326	459.194	282.619	280.733
Maíz	9.940	15.698	40.487	1.900	107.515	4.980	4 443
Avena	467	5.870	28	—	734	336	58
Lino	—	—	—	—	725	256	321
Granza	481	1.217	2.203	818	—	—	—
Nabo	76	143	129	31	—	—	—
Cebadilla	132	517	1.135	590	—	—	—
Triguillo	159	450	229	220	—	—	—
Cebada	22	—	—	—	—	—	—
Granza con Cebadilla	—	12	2	—	—	—	—
Cebada con Cebadilla	—	30	—	—	—	—	—
Trigo con Maíz	—	—	—	12	—	—	—
Trigo con Nabo	—	—	3	—	—	—	—
Trigo con Granza	—	—	—	1	—	—	—
Cebada con Trigo	—	83	78	—	—	—	—
Carbon con trigo	—	17	4	11	—	—	—
Harina	152.678	164.713	195.008	205.325	265.789	230.718	197.370
Semola	—	92	243	—	—	—	—
Semolin	87	91	66	—	—	—	—
Semitin	—	1	1.233	5.784	8.128	—	—
Afrecho	28.493	38.334	51.251	42.102	57.838	—	—
Afrechillo	25.918	24.415	32.295	37.168	58.424	—	—
Diversos	35.040	56.679	91.813	42.402	28.337	124.557	114.097
Total de toneladas	357.973	409.175	492.247	422.690	986.684	643.466	597.022
Por metro lineal son (200 metros de Dique)	1.790	2.046	2.462	2.113	4.933	—	—

CONDICIONES EN QUE FUNCIONAN LOS ELEVADORES DE GRANOS.

Las condiciones en que funcionan los elevadores de granos son las especificadas por la Ley núm. 3908 de 15 de Enero de 1900 que legisla la construcción y explotación de los mismos y por la cual se autoriza al Poder Ejecutivo para contratar con empresas particulares la construcción y explotación de dichos aparatos en los Puertos de la República, o en las estaciones de ferrocarriles.

El término de duración de estos contratos se ha fijado en cuarenta años tratándose de elevadores que se construyan en tierras fiscales, como son los que se acaban de describir.

Las empresas han ocupado gratuitamente por el término de cinco años los terrenos ficales necesarios para las instalaciones, una vez vencidos los cuales han abonado a la Nación un arrendamiento anual que fijó el Poder Ejecutivo por cada metro cuadrado ocupado con las instalaciones, el que no puede variar sino cada cinco años.

Este precio no puede ser menor de un peso moneda nacional, ni mayor de tres pesos, por metro cuadrado al año, y actualmente es de 2,50 pesos moneda nacional.

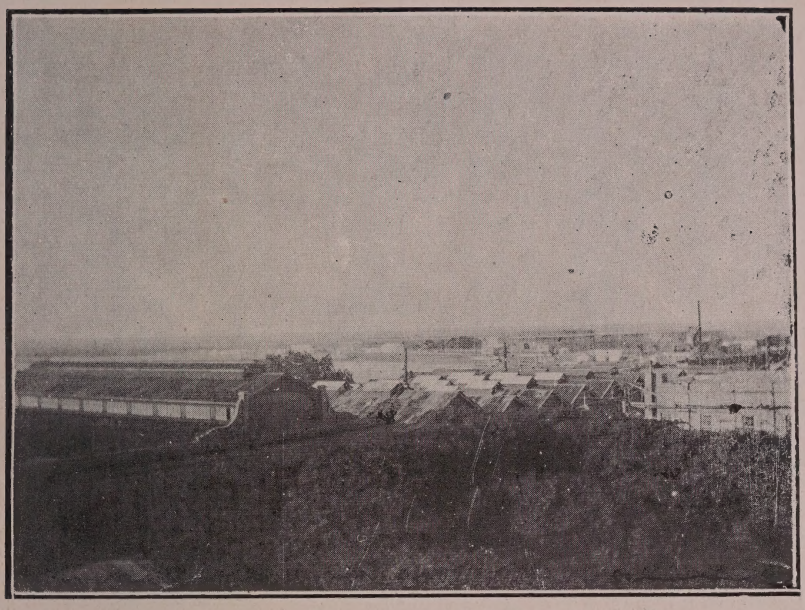
Los elevadores de granos han estado exentos del pago de impuestos locales, nacionales y provinciales hasta el año 1910 y pueden introducir libres de derechos las maquinarias y materiales de fierro para la instalación de los elevadores.

Ocupan gratuitamente el área absolutamente necesaria para el establecicimiento de vías o desvios que hayan menester para su exclusivo servicio, cuyo desarrollo es fijado por el Poder Ejecutivo y para cuya situación y construcción deberán sujetarse a lo que disponga la Oficina de Movimiento y conservación de cada puerto o ferrocarril, consultando las necesidades del mejor servicio.

Las empresas concesionarias pueden expedir warrants con sujeción a las prescripciones de la ley respectiva,

La aduana y todas las oficinas fiscales, tienen en los elevadores toda la intervención que reclaman el servicio administrativo y la seguridad de la renta.

Al finalizar el plazo de 40 años, por los cuales ha sido otorgada la concesión, el empresario debe proceder, dentro del término de dos meses, a retirar por su cuenta las construcciones e instalaciones hechas, sin lugar a indemnización



Arsenal de Marina.

El Acorazado «Rivadavia» en la Dársena Norte.

alguna, siempre que el Superior Gobierno no resuelva, tomarlas, por el valor de los materiales considerados fuera del terreno.

Tienen asimismo la obligación de cobrar las mismas tarifas e imponer las mismas condiciones a todas las personas que soliciten los servicios de los elevadores.

DIQUES DE CARENA.

Dos diques de carena, prestan servicios en el Puerto de Buenos Aires, los cuales fueron construídos por la Empresa Madero, y su inauguración tuvo lugar el 11 de Junio del año 1897, quedando desde esa fecha en explotación.

Los diques están situados perpendicularmente al muelle Norte de la Dársena Norte. El del Oeste es de 150 metros de largo, y el otro de 180 metros y de 132 metros y 162 metros de largo útil, respectivamente.

La sección trasversal es igual en ambos, siendo de 20 metros de luz a la entrada y de 27,92 m. a la altura del coronamiento, en la parte interna. La altura a la entrada es de 10,85 m. desde el coronamiento hasta el piso; y los picaderos sobresalen 0,81 de éste.

La distancia entre ambos diques es de 50 metros.

Las puertas son de tipo de buque puerta y han sido fabricadas por la casa de Armstrong, Mitchel y Cía., pesan 420.730 kilos de los cuales 206.850 pertenecen al casco y 213.880 kilos al lastre; la cantidad de agua necesaria para hacerlos subir y bajar es de 15.000 kilos. La inclinación del paramento del muro donde las puertas se colocan es de 1 : 20.

La maquinaria para desagotar los diques se compone de dos bombas centrífugas de eje vertical, movidas por dos motores de alta y baja presión, y dos máquinas pequeñas para mantener en seco los diques.

Cada uno de los motores de las bombas centrífugas, tiene un poder de 250 caballos indicados.

De los ensayos practicados por el Departamento de Obras Públicas de la Nación, en el acto de la recepción, se obtuvo el siguiente resultado:

	Tiempo empleado, horas	Altura del agua, metros	Volumen del agua en el dique metros cúbicos	Presión del vapor en kilógramos cents. cuadrados	Número total de revoluciones de ambos motores	Carbón consumido kilógramos	Trabajo teórico para elevar el agua H. P.	Trabajo indicado entre cilindros
Primer Ensayo . .	2,42	7,17	30.724	8.500	39.444	1.360	156	455,9
Segundo „ . .	2,41	7,56	33.931	8.500	39.483	1.448	174	491,4

Los muros de contención de los dos diques de carena, son en su totalidad de mampostería de granito.

La inclinación del suelo de los diques, desde la extremidad opuesta a la entrada hasta esta última es de 1 : 300.

El agua es introducida, a los diques, por medio de dos tuneles colocados a ambos lados de la entrada y cerrada por pequeñas compuertas de 1,37 × 1,83. Estos tuneles, llenan el dique de agua en poco más de veinte minutos.

Estos diques han prestado enormes servicios a la marina nacional y extranjera, pues son los únicos en donde pueden efectuarse reparaciones de importancía a las embarciones.

DESEMBARCADERO DE PASAJEROS Y HOTEL DE INMIGRANTES.

Todos los barcos que arriban al Puerto de Buenos Aires, conduciendo pasajeros, son amarrados en la cabecera Norte Oeste de la Dársena Norte, donde se encuentra instalado un confortable edificio, destinado a facilitar el desembarque de aquellos y la cómoda revisación de sus equipajes.

Este comprende una amplia galería con frente de 120 metros al muelle, convenientemente iluminada, a fin de poder permitir el desembarque de los pasajeros de cámara aún en horas avanzadas de la noche, una espaciosa sala de espera, oficina de revisación, administración y una calle posterior, donde los carros proceden a la recepción de los equipajes.

Inmediatamente después de este edificio, se halla instalado el del hotel destinado a los inmigrantes y oficina de la Dirección General de Inmigración, el que se halla instalado así:

Piso bajo, oficina de administración, depósito de equipajes revisados, dormitorio para inmigrantes con 2000 cuchetas, lavatorios y w. c., cocina, comedor, enfermería, baños, etc.

El primer piso está destinado a oficinas y habitaciones del personal de empleados.

Los barcos que arriban al Puerto, conduciendo inmigrantes, son cuidadosamente visitados por una comisión de empleados fiscales que verifican las condiciones de higiene, seguridad y salubridad del buque, y la que recibe las quejas o reclamaciones que, respecto al servicio de abordo, quieran hacer los inmigrantes.

Luego los inmigrantes son separados según sus aptitudes y destino. Disponen de cinco días, durante los cuales, pueden permanecer gratuitamente en el hotel, donde son alojados cómodamente los hombres separados de las mujeres.

Durante ese tiempo, se les suministra comida abundante, y se les proporciona, cuando es necesario, asistencia médica.

En seguida, la oficina de trabajo les ofrece el que esté de acuerdo con sus condiciones, teniendo a la vista los pedidos recibidos.

Así también la oficina, se encarga de buscarles ocupaciones requiriendo de las grandes fábricas o establecimientos industriales o rurales, si necesitan personal. Los inmigrantes quedan en absoluta libertad para elejir la colocación que más les plazca, sin que ninguna presión sea hecha a este efecto, sobre los mismos.

Los que deban trasladarse al interior, por razón del puesto hallado o para unirse a su familia son conducidos por empleados ad-hoc, que los proveen de los boletos necesarios y les dejan instalados en los trenes o vapores que han de conducirlos a los lugares de destino. Allí son recibidos y alojados convenientemente.

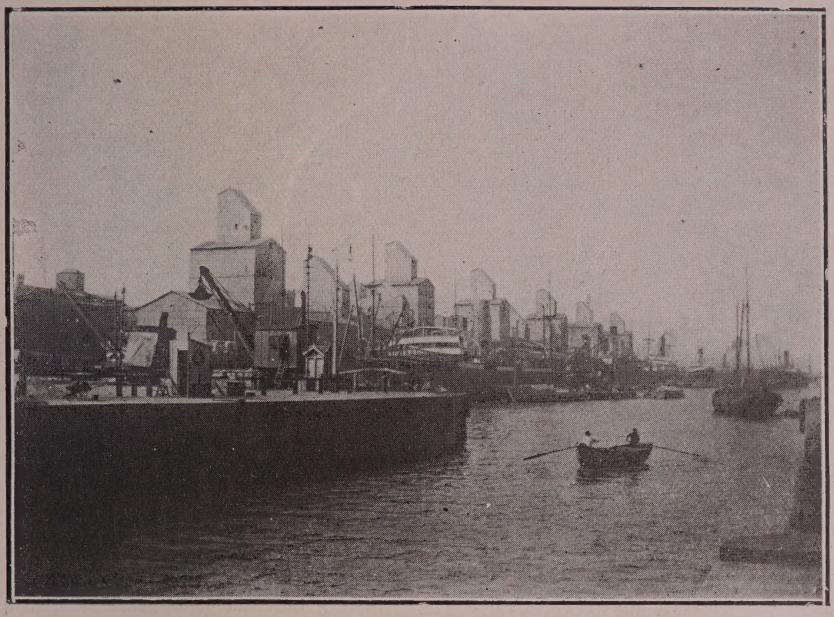
El movimiento de inmigrantes habidos desde 1880, es el siguiente:

Años	Inmigración	Emigración	Saldo	Años	Inmigración	Emigración	Saldo
1880	41.651	20.377	21.274	1897	105.143	57.457	47.686
1881	47.484	22.374	25.110	1898	95.190	53.536	41.654
1882	51.503	8.720	42.783	1899	111,083	62.241	48.842
1883	63.243	9.510	53.733	1900	105.902	55.417	50.485
1884	77.805	14.444	63.361	1901	125.951	80.251	45.700
1885	108.722	14.585	94.137	1902	96.080	79.427	16.653
1886	93.116	13.907	79.209	1903	112.671	74.776	37.895
1887	120.842	13.630	107.212	1904	125.567	38.923	86.644
1888	155.632	16.842	138.790	1905	177.117	42.869	134.248
1889	260.909	40.649	220.260	1906	252.536	60.124	192.412
1890	110.594	80.219	30.375	1907	209.103	90.190	118.913
1891	52.097	81.932	29.835	1908	255.710	85.412	170.298
1892	73.294	43.853	29.441	1909	231.084	94.644	136.440
1893	84.420	48.794	35.626	1910	289.640	97.854	191.786
1894	80.671	41.399	39.272	1911	225.772	120.709	105.063
1895	80.988	36.820	44.168	1912	323.403	120.260	203.143
1896	135.520	45.921	89.284				

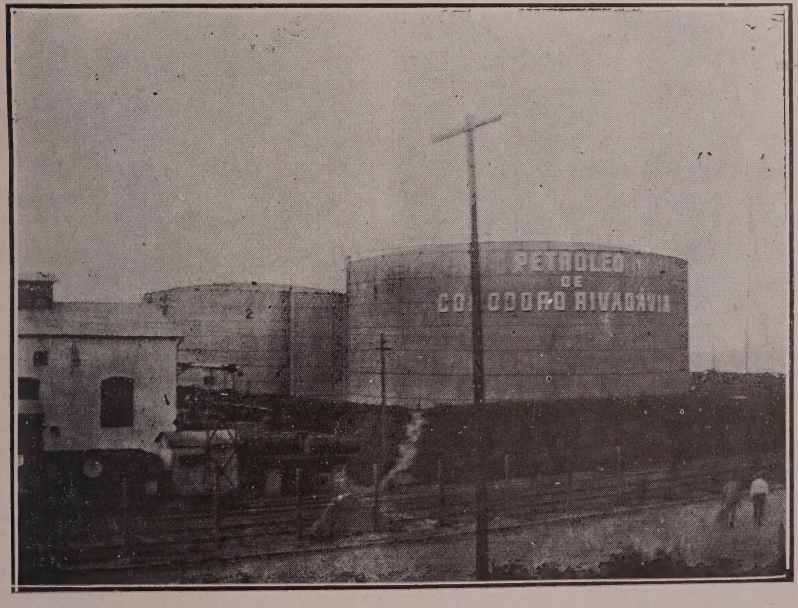
DEPÓSITOS DE CARBÓN.

La importación y descarga del carbón, cuyo movimiento alcanza a ser en el Puerto de Buenos Aires, la quinta parte del movimiento total, y que tanta importancia reviste para la navegación y para las industrias; carece, — exceptuando las recientes del Ferrocarril del Sud — de instalaciones adecuadas, donde manipular este combustible en condiciones económicas aceptables.

Algunas empresas particulares, han instalado sus depósitos en terrenos de su propiedad, con frente al Riachuelo, pero la más importante de esas compañías, la de los señores Wilson, Sons y Cía. Ld., así como el depósito de la Compañía de Navegación Nicolás Mihanovich Ld., los tienen instalados en el costado Este de la Dársena Sud — a continuación de los cuales se han colocado algunas carboneras del Estado, pertenecientes a la Intendencia de Marina y las Obras Sanitarias de la Nación. Dicho costado de la Dársena Sud, por carecer de muelle, no puede destinarse prácticamente a otra clase de trabajo. Allí en pequeños muelles perpendiculares a la ribera, se han instalado guinches a vapor,



Los elevadores del Dique 2.



Los tanques que almacenan petróleo de Comodoro Rivadavia.

y tanto la descarga como la manipulación se hace en la forma más rudimentaria.

Los depósitos particulares situados en terreno fiscal, disponen de simples concesiones precarias, otorgadas por el Gobierno Nacional, las cuales, en cualquier momento pueden declararse caducas, sin que el hecho dé lugar a reclamos ni indemnización de ningún género. Algunos de ellos ya han sido reducidos de sus primeras dimensiones.

La provisión de carbón a los buques amarrados en el Puerto es costosa y llena de inconvenientes. El carbón depositado en las barracas particulares debe ser llevado a bordo de los buques, en lanchas; resultando así una doble o triple manipulación que aumenta por consiguiente el precio, sin contar la pérdida producida por el polvo de carbón que se desprende a consecuencia de esas manipulaciones sucesivas.

La importación de carbón de piedra, por la Aduana de Buenos Aires, durante los años 1900 a 1914 ha sido el siguiente:

Años	Toneladas	Años	Toneladas	Años	Toneladas
1900	388.907	1905	1.019.247	1910	2.336.564
1901	528.424	1906	1.439.646	1911	2.258.716
1902	635.505	1907	1.511.344	1912	1.995.732
1903	726.608	1908	1.635.523	1913	2.300.483
1904	989.764	1909	1.284.906	1914	1.747.000

EMBARCADERO Y DESEMBARCADERO DE ANIMALES.

En el muelle Este del Dique núm. 1, ha funcionado durante mucho tiempo y funciona actualmente, un embarcadero y desembarcadero de animales en pie. Las instalaciones actuales muy dificientes, pues sólo disponen de depósitos y corrales muy antiguos y desde donde el embarque o recepción se hace por medio de bretes o box, serán sustituídas

dentro de un breve plazo de tiempo, por un adecuado local que en estos momentos se levanta atrás del mencionado Dique núm. 1, y al lado del murallón exterior. Adosado a esas instalaciones se levanta allí mismo un lazareto veterinario, con objeto de que permanezcan en vigilancia los animales destinados a ser importados en la República; y, donde son sacrificados todos aquellos que puedan servir de vehículo para trasmitir una epizootía.

INSTALACIONES PARA DESCARGA Y ALMACENAJE DE COMBUSTIBLES.

Descontando algunas instalaciones provisorias de tanques y almacenes, el Puerto de Buenos Aires, no dispone de aparatos adecuados para manipular los combustibles líquidos que en cantidad bastante apreciable, llegan al mismo.

Por este motivo, son varios los depósitos de empresas particulares, que, — previo permiso del Gobierno Nacional, — se han instalado con el objeto indicado. Las instalaciones de estas empresas son deficientes, y dada su ubicación, tan próxima al centro de la ciudad, no sería de estrañar un serio accidente algún día.

Pero, la explotación de una enorme fuente de riqueza nacional, los yacimientos petrolíferos de Comodoro Rivadavia, que como es notorio, fué felizmente hallado hace pocos años, y se encuentra hoy en vías de estar en explotación en grande escala, ha obligado ya al Superior Gobierno a construír dos tanques de acero de 6.000 toneladas de capacidad cada uno, para el almacenamiento de este combustible líquido, situados en el costado Este de la Dársena Sud. Y, no parará allí seguramente, la acción del Superior Gobierno al respecto; no siendo difícil que dentro de un breve plazo de tiempo, se aborde la construcción de un dique de inflamables, con las seguridades y dotaciones que para instalaciones de esta naturaleza, indica la práctica moderna.

CAPÍTULO IX.

EL PUERTO NUEVO

ADJUDICACIÓN Y CONTRATACIÓN DE LAS OBRAS.

Bajo la designación de «Puerto nuevo de Buenos Aires», se entiende el conjunto de obras contratadas con la empresa Walker y Cª Lda., en virtud del acuerdo de Ministros de 28 de Abril de 1911, y, que se componen de obras portuarias, propiamente dichas, y de una considerable faja de terrenos, que se ganarán al Río de la Plata, con objeto de — previa venta — incorporadas a la ciudad.

Esta faja de terrenos, que tendrá por límite Oeste, el murallón actual del Ferro Carril Buenos Aires al Pacífico, arrojará una superficie utilizable de terreno, descontando las calles que será menester dejar, de 700.000 metros cuadrados, cuyo valor total, oscilará alrededor de 20.000.000 de $ o/s; tasando prudencialmente el valor de los mismos. Con dicha suma de dinero, podrá el Superior Gobierno reembolsarse la mayor parte de la erogación efectuada, para llevar a cabo la ampliación del Puerto.

A los mencionados terrenos tendrán acceso las líneas de tramvays de la ciudad, circunstancia, que unida a la proximidad de aquellos a los diques, permite suponer que conforme se encuentren en condiciones de ser utilizados, se instalarán allí, depósitos de las grandes casas de comercio, e industrias, a la vez que buena parte de la población portuaria.

En cuanto a las obras portuarias previamente dichas, cuyo costo total ha sido presupuestado en la suma 24.012.789,91 de $ o/s, comprenden las diversas instalaciones parciales que se mencionan a continuación:

Prolongación del malecón Sud de defensa de la Dársena Norte.

Extensión de los conductos de tormenta que caen dentro de la zona abarcada por el nuevo Puerto.

Dragado del antepuerto y del canal de pasaje.

Escollera exterior de abrigo del Puerto.

Construcción de los tajamares exteriores e interiores y excavación de las dársenas.

Construcción de los muros de atraque.

Relleno de los espigones y de los terrenos ganados al Río con los productos del dragado y de la excavación.

Taludes revestidos de piedra en el costado Sud del primer espigón, y en el costado Norte sobre el límite de las obras a ejecutar.

Adoquinado de las calles de ribera y de los espigones fuera de los sitios ocupados por los depósitos y hangares.

Desagüe superficial a las dársenas de los espigones y de las calles de la ribera.

Construcción de vías férreas, desvíos, cambios, cruzamientos, vias para grúas y estación de trasbordo.

Construcción de 20 hangares, 8 depósitos simples y 6 depósitos dobles.

Instalación de grúas eléctricas, cabrestantes, ascensores y demás accesorios.

Instalación del servicio de aguas corrientes.

Construcción de obras sanitarias y conexión con la red de cloacas.

Servicio de alumbrado, canalización y distribución de energía eléctrica.

Los empresarios están obligados a terminar las obras en condiciones de ser habilitadas al servicio público, dentro de los cinco años de la fecha fijada para el comienzo de los trabajos, o sea en el año 1917, salvo que se introdujeran modificaciones en el proyecto, que importasen aumento de los trabajos.

Los precios unitarios que rigen la construción, son los siguiente:

	$ o/s.
Malecón Sud de defensa, el metro lineal.	360,33
Muros de atraque (incluso ataguias), el metro lineal	1.037,60
Dragado o excavación en seco y depositado en tierra, el metro líneal.	0,53
Prolongación desagües	352.656,—
Hangares (con sótano), el metro cuadrado.	20,19
Depósitos dobles (con sótanó), el metro cuadrado	19,29
„ sencillos (con sótano, el „ „	22,89
Calzadas, (con concreto de 0,20 m.), el metro cuadrado	5,05
Vías férreas (sin balastro), el metro lineal.	12,11
Grúas (término medio), cada una	6.600,—
Ascensores „ „ „	2.400,—
Cabrestantes „ „ „	1.400,—
Zorras y vagones para hangares	78.560,—
Alumbrado y canalizaciones	401.160,—
Aguas corrientes	68.893,—
Cloacas	20.750,—

DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS.

El Puerto está formado por una escollera de defensa exterior que parte de las proximidades de la valiza kilómetro 0,855 del canal Norte y se extiende hacia al Norte Oeste, en una extensión de 2.650 metros, distando unos 1.500 metros del malecón provisional construido por el Ferro Carril del Pacífico. Cón esta escollera y la prolongación en 600 metros, del malecón de defensa Sud de la dársena Norte, se forma un recinto de aguas tranquilas, constituido por un canal de pasaje de 250 metros de ancho. Del lado de tierra se establecen 5 espigones, con inclinación de 40°, que forman 4 dársenas; con 140 metros de ancho y unos 500 metros de largo medio, excepto la 1 A que tiene 350 metros. Sobre estos espigones, los cuales, tienen; 3,202, metros de ancho y el primero y el último 120 metros y 160 metros respectivamente, se proyectan los depósitos y hangares para almacenaje y expedición de mercaderías, instalaciones de grúas, vías férreas, calzadas, alumbrado, desagües, cloacas, aguas corrientes, etc. Todas las dársenas disponen de un muro continuo y que constituyen los muelles para las operaciones del Puerto.

El costado Sud del primer espigón está protejido por un talud con revestimiento de piedra.

La escollera Este, está formada por un macizo central de tosca que se establece empleando un andamio de madera clavado previamente en el eje del mismo y revestido con enrocamiento de piedra granítica de un espesor de 2 metros y 1,50 metros, con talud de 1-3/4:1 del lado del río y de 1-1/4:1 del lado del Puerto. Esta escollera tiene un ancho, en la cresta, de 3,50 metros.

En la parte situada frente al 2° espigón se ha proyectado el ensanche de esta escollera hasta darle 100 metros de ancho, con objeto de instalar allí, elevadores de granos, carboneras y depósito de inflamables, en forma que estas instalaciones y sobre todo las carboneras, no produzcan perjuicios al movimiento portuario, según se declaró por decreto del Poder Ejecutivo, de Febrero 15 de 1913.

Para la prolongación de la defensa Sud, se adoptó el mismo tipo de la existente.

Los muros de atraque, estan formados por un macizo de hormigón de 1:3:8, siendo su base de 6 metros de ancho. Este muro está revestido en su frente de una capa de hormigón de 1:2:5 de 0,30 metros de espesor desde el cero hasta el pie, y de piedra granítica labrada desde el cero, hasta su parte superior.

La extensión de muelles de que estará dotado el nuevo Puerto, se eleva a 5.642,28 metros lineales, más 500 metros que está proyectado destinarlos, en el malecón de defensa, para operaciones auxiliares.

De aquella suma, 225 metros están constituidos por los chanfles de los ángulos agudos de los diques, y que se destinarán a escaleras, y para amarre de embarcaciones del servicio.

De los 5.642,28 metros lineales de muelle que se ha mencionado, quedarán dotados de depósitos, una vez terminado el actual contrato con la empresa Walker, 3.501,54 metros lineales, no disponiendo el resto de almacenes para las mercaderías de importación.

El nuevo Puerto, dispondrá de 20 hangares de dos pisos y 5 depósitos simples y 6 dobles, de 4 pisos y un sótano. Todos ellos serán de hormigón armado, y estarán provistos de sus correspondientes ascensores, grúas de pared y demás accesorios. Los sótanos de los hangares y los de los depósitos estarán comunicados por pasajes subterráneos.

Las dimensiones de los hangares (de eje a eje de columnas) son: metros 29,90 de ancho, para todos ellos, siendo

variables las dimensiones de sus frentes, pues hay 8 de metros 135,32; 6 de metros 148,60 y 6 de metros 121,42.

Los depositos simples, tienen las siguientes dimensiones: hay dos de metros 121,44 de largo por metros 21 de ancho, uno de metros 108,20 de largo por 21 de ancho, y dos de metros 95, (largo medio) por metros 26,25 de ancho.

Los depósitos dobles son todos de metros 126,20 de largo, por metros 36,20 de ancho.

El piso de todos los sótanos se encuentra a la costa (+ 1,25), el de todos los primeros pisos a (+ 5,25), el de todos los segundos a (+ 107,5), y el de los terceros y cuartos pisos de los depósitos a (+ 15,25) y (+ 19,75), respectivamente.

La superficie bruta total, cubierta por estos depósitos, de acuerdo con las dimensiones expresadas, es la siguiente:

	Número	Dimensiones	Número de pisos	Superficie bruta de c/u Metros c.	Superficie bruta total Metros c.
Hangares . .	8	135,32 × 29,90	2	8.092,34	64.732,12
	6	148,60 × 29,90	2	8.886,28	53.317,68
	6	121,42 × 29,90	2	7.260,92	43.565,52
					161.620,32
Depósitos . .	2	121,44 × 21,00	5	12.751,20	25.502,40
	1	108,20 × 21,00	5	11.361,00	11.861,00
	2	95,00 × 26,25	5	12.468,00	24.937,50
	6	126,20 × 36,20	5	22.842.00	137.053,20
					198.854,10

Existen pues 161.620 metros cuadrados de superficie cubierta de hangares y 198.854 metros cuadrados de superficie cubierta de depósitos de 2ª fila, todo lo cual hace un total de 360.474,42 metros cuadrados de superfieie bruta total, de la cual dispondrá el Nuevo Puerto, una vez terminadas y habilitadas sus instalaciones.

Las grúas tienen el poder, radio, y cantidad que se indica en el cuadro inserto a continuación:

Grúas entre hangares y depósitos, 3 toneladas 1/2 pórtico, radio máximo 19,50 metros	68
Grúas de muelle, 3 toneladas 1/2 pórtico, radio máximo 15,50 metros	74
Grúas a los fondos de dársenas, 3 toneladas entero pórtico, radio máximo 15,50 metros	9
Grúas a las cabeceras de los espigones, 3 toneladas entero pórtico, radio máximo 15,50 metros, radio mínimo 7,50 metros	12
Grúas murales 1 1/2 toneladas y alternativas 3 toneladas, radio máximo 8,00 metros, radio mínimo 2,50 metros	76
	239

Los frentes de los hangares tienen puentes de comunicación, entre las plataformas de los mismos, a fin de permitir el pase de las grúas de medio pórtico, situadas en el muelle, de uno a otro depósito y poder concentrarlas, allí donde las necesidades del movimiento lo requieran.

Los adoquinados previstos comprenden una superficie de 350.000 metros. Se construirán sobre una base de concreto de 20 centímetros de espesor.

Estas calzadas ocupan toda la parte libre que dejan los depósitos y hangares en los espigones 2, 3 y 4 y mitad del 5, y también una faja de ancho variable entre 80 y 30 metros, sobre la ribera de las Dársenas 1, 2 y 3. El espigón número 1 y la ribera de la Dársena 1 A quedaría sin adoquinar, pero en ellos no se proyecta instalación alguna, constituyendo sólo terrenos ganados al río.

Las calles de acceso tienen 25 metros de ancho y 21 las situadas entre hangares y depósitos.

Los desagües de la ciudad se prolongan directamente para su descarga en las dársenas y en el Río de la Plata. Se empleará el mismo sistema de construcción adoptado por el Ferrocarril del Pacífico, y las cañerías descansarán en la tosca.

La extensión de vías férreas comprendidas las de grúas, estación de trasbordo y de clasificación, es de 50 kilómetros aproximadamente.

PROBLEMAS A RESOLVER, RELACIONADOS CON LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO.

Varias son las cuestiones que la construcción del Nuevo Puerto ha suscitado, ya sea referentes a la ubicación del Puerto, como por el relacionamiento de las nuevas instalaciones con el puerto actual, y el tráfico general.

Las más importantes de dichas cuestiones son las modificaciones que será menester introducir en el desagüe del conducto general de la obras sanitarias, que actualmente lo hace en el antepuerto del Nuevo Puerto; y, la otra se refiere al acceso que tendrán los rodados a las nuevas instalaciones, una vez que las mismas se hayan librado al servicio público.

Esta y otras cuestiones de menor importancia, son sobre las que debe determinar una comisión, nombrada por el P. E., y formada por los funcionarios públicos, que tienen directa o indirectamente intervención, en el manejo del Puerto.

El programa de los principales puntos que está estudiando la referida comisión es el siguiente:

1º Trocha a admitir en el Puerto.

a) Estudio de las leyes de concesión de líneas de trocha ancha, media y angosta, en lo que respecta al derecho que puedan tener para vincularse con las líneas del Puerto.

b) Estudio de las trochas o trocha a adoptarse para la explotación más ventajosa del Puerto, teniendo en cuenta las obligaciones que pueden emanar de dichas leyes de concesión.

2º Acceso de los ferrocarriles

a) Determinación de los accesos más convenientes para los ferrocarriles existentes y futuros, cuya entrada a los puertos deba permitirse según las conclusiones anteriores, y teniendo en vista las zonas neutrales establecidas por las Leyes 4012 y 5092.

b) Examen de las estaciones de clasificación, trasbordo, empalmes, etc., que tienen las empresas entre sí, su potencia y característica e influencia que pueden tener sobre las instalaciones a proveer en el puerto.

c) Programa de las condiciones mínimas a exijir para que una empresa nueva tenga derecho a entrar por vías

propias a los puertos de la Capital, teniendo en cuenta los servicios que se resuelvan establecer en ellos.

d) Examen de las leyes de concesión de los ferrocarriles si de ellas se desprende que algunas empresas gozan de prerrogativas especiales con relación al Puerto y que puedan influír en la red de vías.

e) Examen de la situación especial e influencias sobre las instalaciones que puedan tener correlación con ambos puertos los tranvías a tracción mecánica.

3º Vías dentro de ambos puertos.

a) Estudio del plan de vías en el antiguo puerto aprobado por decreto de Julio 16 de 1906, y autorizada a construírse en parte, por Ley 6718 y la conveniencia de mantenerlo o modificarlo, teniendo en cuenta la ampliación o ampliaciones futuras del Puerto.

b) Estudio de la distribución de vías y demás instalaciones anexas en el Puerto, teniendo en cuenta:

1º Las modalidades e importancia del tráfico de los ferrocarriles y las previsiones futuras concordantes con el máximun de actividad del Puerto.

2º Repartición probable o a imponer por el P. E. de las mercaderías de todas clases en el antiguo y nuevo Puerto

3º Las vinculaciones con los servicios auxiliares, a instalar de inmediato o en el futuro.

4º Los servicios especiales del Estado, tales como los del Ministerio de Marina y Obras Públicas, etc.

5º Régimen de clasificación, trasbordo, etc, que se adopte.

6º Régimen y clase de tracción a adoptar.

7º La conveniencia de efectuar o no las clasificaciones por gravedad.

8º El servicio de pasajeros, de encomiendas, equipajes, correo, etc.

c) Plan general de desarrollo de los trabajos.

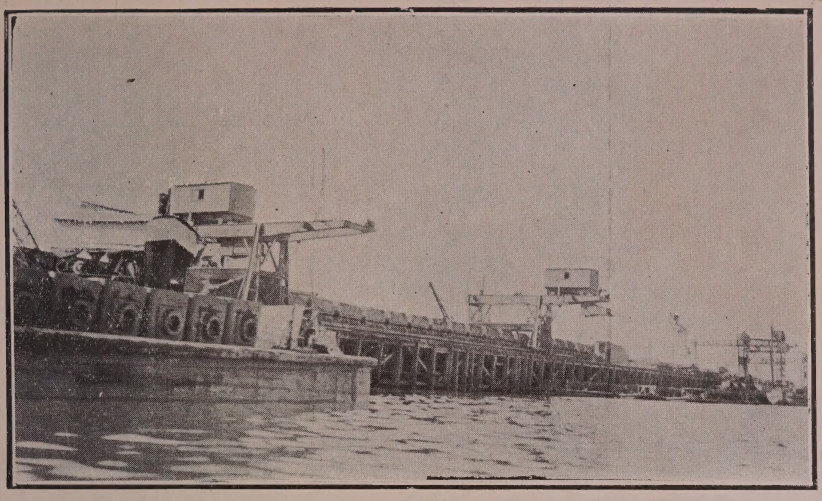
4º Los accesos por tierra.

a) Estudio de los accesos del Puerto, teniendo en cuenta sus necesidades actuales y futuras, y las concesiones ferroviarias.

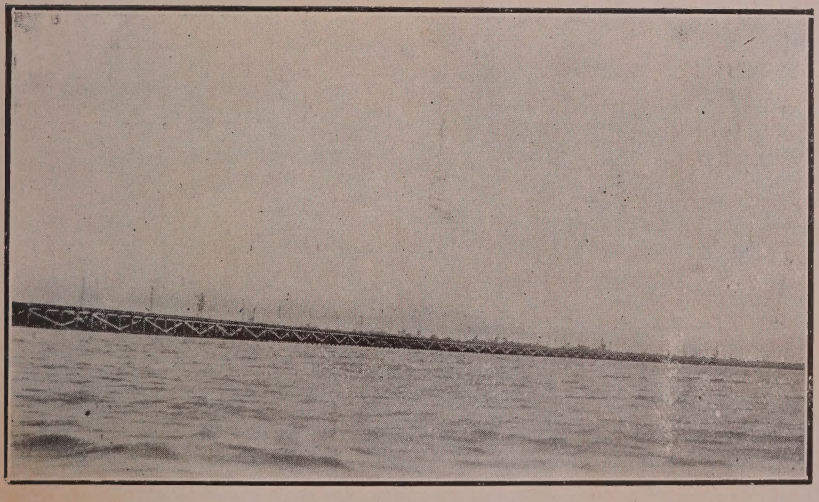
b) Estudio del régimen de los trasportes por tierra dentro del Puerto.

5º Cuestiones varias.

a) Examen de la ley de tracción del Puerto actual, número 4925 y decreto reglamentario de Enero 12 de 1906, y



Descarga de material de relleno en el Nuevo Puerto.



Malecón del Nuevo Puerto.

estudio de su ampliación al nuevo Puerto, o sus modificaciones.

b) Régimen de explotación de la gran estación marítima que se formará eu ambos puertos, y sus consecuencias sobre los servicios accesorios a proveer.

c) conveniencia de adoptar fuerza motriz propia o alquilarla de compañías particulares.

d) Régimen general de los desagües.

e) Facilidad y abaratamiento de las comunicaciones dentro de la zona del Puerto.

f) Tipo de tren rodante a adoptar en el Puerto, capacidad y cantidad.

g) Instalaciones complementarias para descarga y almacenaje de materiales inflamables.

h) Ubicación de carboneras, elevadores, etc.

INICIACIÓN DE LOS TRABAJOS. — ESTADO Y TERMINACIÓN DE LOS MISMOS. — PLANTEL DE OBRAS.

Los trabajos referentes a las instalaciones del Nuevo Puerto, comenzaron en el mes de Noviembre de 1911, con el rellenamiento de los terrenos que fueron cedidos a la empresa constructora, con objeto de instalar en ellos, sus talleres, oficinas y los depósitos de los materiales que en esa misma fecha comenzó a recibir del extranjero. Al mismo tiempo comenzó la empresa Walker y C^{a} Lda., al pilotaje de los tajamares, destinados a servir de protección a la zona del fondo del río a poner en seco, en la parte que van emplazados los muros de atraque, para construir a estos últimos, al abrigo del agua; — forma de trabajo, esta última, facilmente posible dada la impermeabilidad de la capa de tosca en que están constituidos, la que anula las filtraciones.

Inmediatamente después, formó la empresa constructora, el plantel de obras, necesario para la magnitud de los trabajos que iba a emprender; y, que en la actualidad se componen de los siguientes elementos:

USINA ELÉCTRICA DE LUZ Y FUERZA DE 1.000 H. P.—TALLERES MECÀNICOS

4 Grandes guinches eléctricos.
2 Grandes temperleys.
1 Excavadora eléctrica.

2 Dragas de cangilones.
1 Draga de succión.
5 Remolcadores.
13 Chatas comunes.
12 Chatas a vapor.
3 Gruas flotantes.
14 Guinches.
9 Martinetes.
14 Locomotoras.
400 Chatas.
2 Grandes excavadoras a vapor.
2 Grandes hormigoneras.
6 Mezcladoras.
1 Instalación de silos para almacenar cemento, con capacidad de 10.000 toneladas.

A los efectos de su ejecución, las obras se dividieron en tres grandes secciones, representadas por otras tantas zonas, cercadas por tajamares.

La primera y segunda zona, representan una superficie de 25 hectáreas cada una y abarcan la primera la primer dársena de 365 metros de longitud y 140 metros de ancho; y la otra, la segunda dársena de 500 metros de longitud, y el mismo ancho de la anterior. En cuanto a la tercera zona, tiene una superficie de 50 hectáreas, y comprende las dos últimas dársenas, de las mismas dimensiones de la abarcada por la segunda zona.

Las obras se encuentran en la actualidad, bastante avanzadas, aun cuando no, en el límite que se supuso, cuando se formuló el contrato y se dió comienzo a las mismas.

Dolorosas circunstancias de pública notoriedad, han trastornado la marcha regular de las mismas, sin que se pueda decir por cuanto tiempo. Esta incidencia, unidas a diversas prórrogas solicitadas por la empresa, en virtud de razones atendibles, hace muy difícil predecir, la fecha para la cual las obras, se encontrarán terminadas,—aun cuando todo hace suponer que no terminará el año 1917, sin que una buena parte de las mismas puedan ser habilitadas.

En la actualidad, se encuentra muy avanzada la construcción de los tajamares, de la cual falta construir, sólo una pequeña longitud para que la misma quede terminada. Así mismo, se encuentra en vísperas de ser terminado el malecón Sud, que sirve de abrigo al Puerto por el rumbo de su nombre. La escollera, que defiende el recinto del Puerto del

rumbo Este, está terminada en su primera sección, con su interior de relleno de tosca de gran base, asentando directamente en el fondo del río. En cuanto a la segunda sección, que corresponde la zona de futuros ensanches, y donde se ganarán terrenos al río, hay ya 500 metros listos, y el puente de servicio, hasta el extremo proyectado y contratado.

Los dragados efectuados, lo han sido en su mayor parte en tosca, con dos poderosas dragas de cangilones. El material, recogido en chata y baldes apropiados, ha servido para efectuar los rellenos que debían efectuarse en las escolleras y en los tajamares. Las excavaciones en seco, se hacen con dos grandes excavadoras «Steam Nawy», siendo muy avanzado el estado de las mismas en la primera dársena. Hasta la fecha, se han dragado 2.113.947 metros cúbicos y se han excavado 416.789 metros cúbicos.

Los muros de atraque, que son como se ha dicho, de hormigón, con revestimientos, están construídos en casi toda la primera dársena, con una longitud de 900 metros a diversas alturas. El hormigon es preparado con dos grandes hormigoneras de construcción especial, que pueden hacer 250 metros cúbicos por día, habiendo sido hasta ahora el máximum de trabajo de 8.000 metros cúbicos por mes.

CAPITULO X.

APARATOS DE CARGA Y DESCARGA

FUNCIONAMIENTO DE GUINCHES, CABRESTANTES, ESCLUSAS Y DEMÁS APARATOS MECÁNICOS.—GRÚAS FLOTANTES.—EMPLEO DE ENERGÍA HIDRÁULICA Y ELÉCTRICA. — ALUMBRADO PÚBLICO. — LIMPIEZA DEL PUERTO.

MÁQUINA HIDRÁULICA.

La mayor parte de las instalaciones mecánicas del Puerto Madero, construídas por la empresa Walker y C.ª Lda., funcionan empleando energía hidráulica, por el conocido principio del agua bajo presión. Las instalaciones para este Puerto, fueron suministradas por la casa de Amstrong, excepción hecha de la usina construída en el ángulo Norte Oeste del dique 4, que fué adquirida posteriormente, por exigirlo las necesidades del movimiento del Puerto.

El conjunto de aparatos para el funcionamiento que se acaba de mencionar se compone de:

1º Un grupo de máquinas motrices acopladas a bombas de fuerza que impelen el agua bajo la presión de 52 kilógramos por centímetro cuadrados determinado por el peso que carga sobre el pistón, un acumulador colocado próximo a la maquinaria.

2° Una cañería maestra de distribución cuyo desarrollo alcanza varios kilómetros, con derivación de conductos secundarios para alimentar cada aparato establecido.

3° Los aparatos receptores, gruas, cabrestantes, ascensores, puentes, etc., provistos cada uno de su aparato de distribución. El agua una vez que ha efectuado el trabajo requerido, se descarga en los diques.

4° Los acumuladores secundarios, repartidos sobre la canalización, según su importancia para mantener en ella la presión constante en toda su extensión, y realizar, en la cañería maestra, un movimiento sensiblemente uniforme, como también para regular el gasto del agua comprimida.

Las usinas que proveen de energía hidráulica al Puerto de Buenos Aires, son dos. La más antigua, instalada en el año 1890, está ubicada en la cabecera Sud Oeste del dique 1. La constituyen dos máquinas horizontales Compound de 450 HP, indicados, cada una. Inmediatamente detrás de los cilindros de baja, están colocadas las respectivas bombas de fuerza, de doble efecto. En éstas se comprime el agua a 52,5 kgcm². Corresponde esta presión a las características del acumulador (carga 106 tn., diámetro del pistón 508 mm). A la velocidad máxima de 45 rotaciones por minuto, bombean cada una 2.475 litros. Un acumulador con capacidad para 2.100 litros, contribuye a neutralizar los efectos de las alternativas bruscas del consumo. Está dotado de aparatos de seguridad, como ser, válvulas automáticas de descarga y válvulas de retención, para evitar posibles ascenciones exageradas o caidas bruscas.

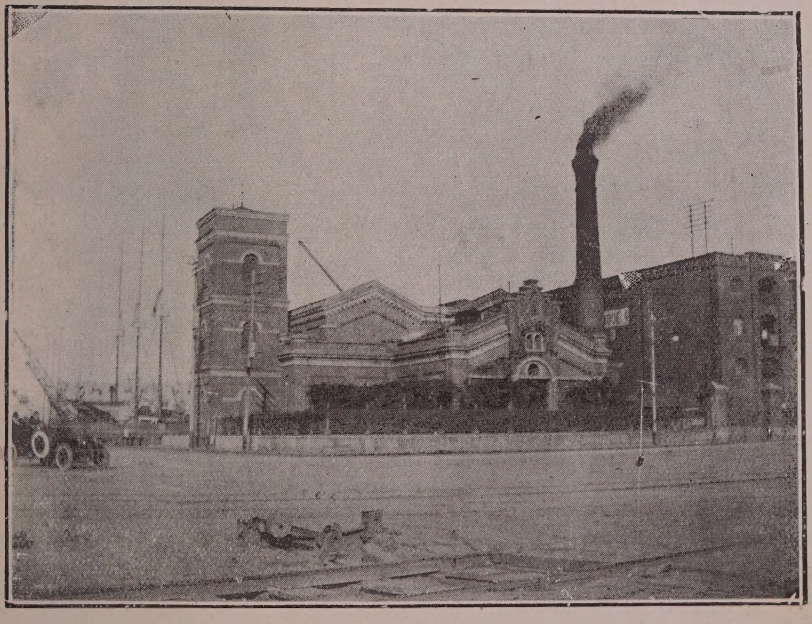
Proveen de energía térmica a estas máquinas, cuatro calderas Lancanshire que trabajan alternativamente dos a dos. Cada unidad tiene 80 metros cuadrados de superficie de calefacción y tres metros cuadrados de emparrillado.

El rendimiento total de esta Usina no es bueno.

Debe atribuirse tal resultado, al hecho de ser las unidades motrices, de doble expansión únicamente y las calderas de sistema primitivo. La segunda Usina llamada del Norte instalada en la cabecera Norte Oeste del dique IV, es más moderna. Las dos máquinas verticales que la componen, son de triple expansión y de 350 HP, indicados. Están alimentadas por dos calderas acuitubulares Babcock y Wilcox de 150 metros cuadrados de superficie de calefacción.

Por medio de un sencillo mecanismo, constituído por ca-

Usina Hidráulica del Sud.



Usina Hidráulica del Norte.

denas, engranajes comunes y helicoidales, en esta instalación, el acumulador que la complementa modifica a cada instante el grado de expansión del vapor, con lo que se obtiene automáticamente, una proporcionalidad satisfactoria entre las variaciones de velocidad de las máquinas y las del consumo de agua a presión.

El acumulador pesa 87 toneladas y como el diámetro del pistón del mismo es de metros 0,47 corresponde una presión de 51 kgcm.^{2} en la columna de agua, aproximadamente.

En esta Usina cada máquina tiene 3 bombas de simple efecto, colocadas en prolongación de los 3 vastagos motores.

La velocidad máxima es de 50 rotaciones por minuto, bombeando en esas condiciones, 2.500 litros. Además de los acumuladores correspondientes a cada Usina, funciona un tercero, ubicado en el ángulo Sud Este del dique N° 2 el cual contribuye notablemente a regularizar la presión en la cañería.

La distribución de la energía hidráulica se efectúa mediante una extensa red de caños (11.500 mts.) de diámetros variables, de acuerdo con los consumos de las diversas secciones que alimentan.

La cañería está próximamente a 0,50 metros de profundidad del nivel del suelo y ella descansa en un escalón del muro de piedra. En los muelles, y a cada 10 metros, existen válvulas para la toma de agua para los pescantes, y en los extremos de los diques y dársenas se han colocado llaves de paso, que permiten aislar una parte del puerto en el caso de rotura de la cañería. Cuando se producen filtraciones de importancia, lo que se conoce por el rápido descenso del acumulador, por medio de aquellas se puede saber en que punto del Puerto existen, y de este modo encontrar el lugar exacto y proceder a su compostura.

El cuadro que se inserta enseguida especifica las características principales de los aparatos hidráulicos.

Maquinarias	Fuerza en kilógramos	Diámetro pistón izar, en cent.	Curso pistón izar, en cent.	Diámetro pistón arrear en cent.	Curso pistón arrear, en cent.	Diámetro pistón arrear en cent.	Curso pistón arrear en cent.	Cantidad de agua en litros por cada operación
Pescante hidráulico .	30.000	60	387	32	334	—	—	1.362
„ „ .	10.000	60	240	32	120	—	—	774,6
„ „ .	5.000	35,5	268	20	139	—	—	308,6
„ „ .	1.500	20	268	16	1.115	—	—	106,4
Ascensores	—	20	364	—	—	—	—	114,3
Puentes giratorios .	Dársena Norte	118	11,5	28,5	127	28,5	127	290
„ „ .	Diques	103	11,5	23,5	127	23.5	127	209
Esclusa	Norte	—	—	45,5	311	455	220,5	3.453
Esclusa	Sud	—	—	20	245	20	245	616
Alcantarillas . . .	—	20	207,5	—	—	—	—	65
Cabrestantes . . .	5.000	7,5 × 3	23 × 3	—	—	—	—	3.03
Cabrestantes . . .	1.000	7,5 × 3	20 × 3	—	—	—	—	2,63
Acumulador	50 k. p. ctm.	50,5	50,5	—	—	—	—	2.129
Acumulador	„ „ „ „	50,5	50,5	—	—	—	—	1.428,7

GRÚAS FLOTANTES.

La primera grúa flotante de que dispuso el Puerto, fué la más pequeña de las existentes en la actualidad, es decir la de 35 toneladas.

Tiene dos motores Compound para las hélices de 125 HP, indicados cada una y un motor Compound para el tambor, de 80 HP, indicados.

A más de la que acaba de mencionarse, dispone el Puerto de dos grúas de construcción holandesa, de 60 y 100 toneladas de poder respectivamente cada una, siendo las características de las embarcaciones las siguientes:

CONCEPTOS	Grúa de 60 toneladas	Grúa de 100 toneladas
Eslora	40,00	47,20
Manga	17,00	17,00
Puntal	3,60	4,00
Altura pluma hasta la cubierta	24,00	24,00

Posee, cada una, dos máquinas propulsoras, de alta y baja presión, con una fuerza total de 600 caballos indicados.

Los cabrestantes son movidos por motores de 150 caballos

ENERGIA ELÉCTRICA, APARATOS ELÉCTRICOS Y ALUMBBADO PÚBLICO.

Desde el año 1904, todos los guinches, ascensores y pescantes que se adquirieron para el Puerto de Buenos Aires, fueron de los accionados por la energía eléctrica; — y a tal sistema pertenecen — como se ha dicho, todos los que se instalarán, en breve, en las obras del nuevo Puerto.

Ya es, como se ha dicho en el capitulo referente a los elementos de explotación con que cuenta el Puerto de Buenos

Aires, de importancia el número de esta clase de aparatos; y, ello unido al consumo que exige el alumbrado público de aquel, hace que la cantidad de energía eléctrica anual que necesita el Puerto, sea de relativa consideración; la que aumentará a medida que se libren al servicio público las secciones del Puerto Nuevo. Dicho consumo fué en el año pasado de 1.800.000 Kwh para alumbrado y 193.054 Kw h. para energía eléctrica.

Esta energía fué generada hasta el año 1906, por dos usinas de propiedad del Puerto; en cuya fecha, y, ante una propuesta de una compañía particular, la Alemana Trasatlántica de Electricidad, con concesión y elementos suficientes para efectuar tal servicio, y por unos precios inferiores al que costaba al Superior Gobierno la corriente de sus usinas, fueron estas clausuradas, y contratado con aquella Compañía dicha provisión.

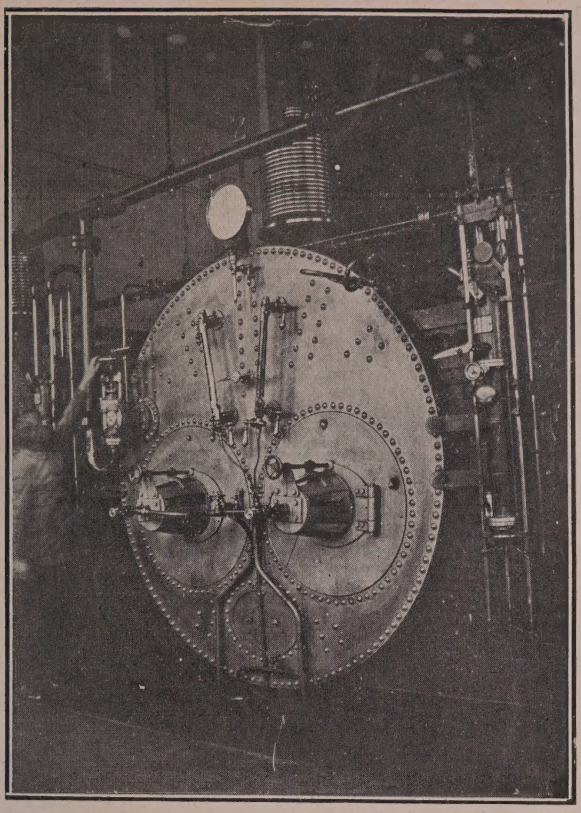
Los precios establecidos fueron los siguientes:

	$ o/s.
Para alumbrado, Kw por hora	0,06
„ energía „ „	0,0375

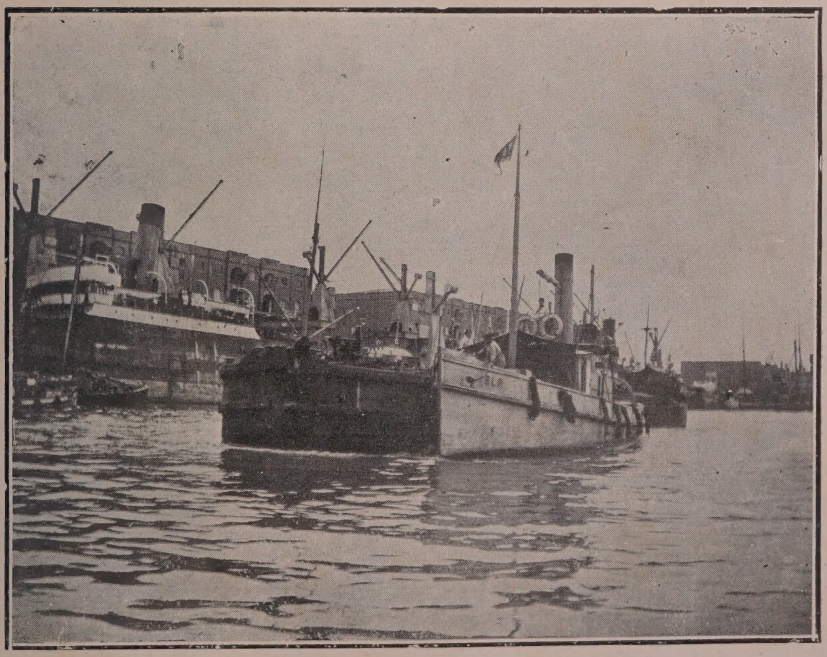
En estos precios estaba comprendido, los gastos de reposición de lámparas y carbones, y la de conservación de cables.

Recientemente, y, con motivo de la construcción del Puerto Nuevo, consideróse nuevamente la conveniencia de, --a la terminación del contrato vigente con la Compañía Alemana Trasatlántica de Electricidad, o sea en Septiembre de 1916, — instalar una usina oficial que generase la energía eléctrica necesaria para el Puerto y edificios públicos circunvecinos, o continuar sirviéndose de la que proveyese una usina particular.

Fué proyectada una usina al efecto y calculado el costo del kilowatt hora de corriente, que la misma produjese; hecho lo cual, y, con objeto de comparar estos precios, con lo que podrían cotizar las empresas particulares, llamóse a licitación dicho servicio. Llevado a cabo este acto, quedó demostrado que los precios cotizados por una de las Compañías concurrentes a la licitación — la Italo-Argentina de Electrícidad — eran cerca del 10 % más bajos que los calculados para la proyectada usina oficial. Estas circunstancia, unida a la mayor seguridad que para los servicios del Puerto, ofrecía las usinas y sub-usinas de dicha Compañía, por la potencialidad



La Usina Hidráulica del Puerto quemando petróleo de Comodoro Rivadavia.



Remolcador y pontón de limpieza.

y ubicación de sus elementos y las reservas con que contaba, decidió al Superior Gobierno, a confiar a la mencionada Compañía, la provisión de la energía eléctrica que necesitase el Puerto desde el año 1916 hasta el año 1928; es decir: por el término de 12 años, base sobre la cual se hizo la cotización de precios.

Los precios contratados son los siguientes, estando comprendidos en ellos reposición de lámparas y carbones y conservación de cables; y, siendo la base el kilowatt hora, medidas en los centros de consumo:

Alumbrado de arco voltáico		Alumbrado incandescente		Fuerza motriz	
Hasta 2.000.000 Kwh.	Pasando esta cantidad	Hasta 750.000 Kwh.	Pasando esta cantidad	Hasta 800.000 Kwh.	Pasando esta cantidad
Pesos oro sellado	Pesos oro sellado	Pesos oro sellado	Pesos oro sellado	Pesos oro sellado	Pesos oro sellado
0.0475	0.045	0.0425	0.039	0.025	0.0225

Actualmente se tienen, para el alumbrado del Puerto, 870 lámparas de arco en funcionamiento, con lo que se obtiene una iluminación aproximada de media bujía por cada metro cuadrado de superficie. Para la iluminación de los depósitos fiscales y edificios portuarios, se encuentran instaladas 12.200 lámparitas incandescentes.

LIMPIEZA DEL PUERTO.

Los elementos con que se cuenta para hacer este servicio, no sólo son deficientes en lo que al número se refiere, sinó que también se encuentran en malas condiciones de conservación, por el largo y constante uso que han tenido.

Tal estado de cosas, ha originado serios inconvenientes en la práctica, a pesar de haberse podido orillar algunas dificultades para obtener un mayor rendimiento en el trabajo; pues la carencia de elementos adecuados y en cantidad suficiente,

ha impedido, como resultancia lógica, que el servicio de limpieza fluvial se ejecutare en una forma normal y eficaz. Actualmente la limpieza fluvial comprende tres servicios, que se citan a continuación.

1º Extracción de resíduos de bodega, el pasto, la paja utilizada en camas para los animales, los colchones de inmigrantes, la ceniza y carbonilla, en todo el espacio comprendido entre la dársena Norte, el Dock Sud y el Riachuelo, hasta el puente de Barracas. Este servicio es considerado extraordinario, según lo determina el artículo 5º del Decreto de 24 de Octubre de 1905, reglamentando la Ley 4926.

2º Extracción de resíduos de la vida ordinaria de a bordo de los buques y vapores, que se efectúa gratuitamente y a diario.

3º Limpieza de las aguas en las Dársenas, Diques y Riachuelo.

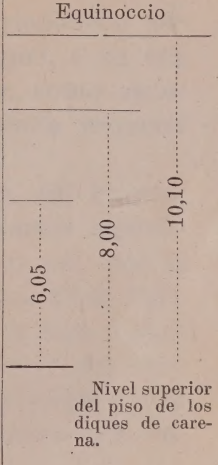
La solución de este problema, estará resuelto satisfactoriamente, con la adquisición de los elementos que se han licitado. Estos elementos son:

6 Pontones a petróleo con capacidad de 50 toneladas.
6 Lanchones a „ „ „ „ 35 „
30 Canoas de fierro „ „ „ 1 „
2 Lanchas a petróleo para la inspección.

Una vez efectuada la provisión de estas embarcaciones licitadas, en las condiciones y número que se deja transcripto, el servicio de Limpieza Fluvial podrá ser atendido eficientemente con normalidad, con un mayor rendimiento de trabajo, y en condiciones de sufragar los gastos que ocasione su funcionamiento, sinó en totalidad, por lo menos en su mayor parte.

ALTIMETRIA DEL PUERTO DE LA CAPITAL

REFERENCIAS		COTAS	
		Trabajos del Puerto	Trabajos municipales y de salubridad
Estrella de la Catedral (c. s.)		38,145	30,480
Coronamiento .	Diques números 2 y 3 .	24,500	16,835
	„ „ 1 y 2 .	24,200	16,535
	Dársenas Sud y Norte .	23,894	16,229
Nivel del agua.	Santa Rosa	23,194	15,529
	Marea alta	21,094	13,429
Cero	Marea baja	19,144	11,479
Decreto de 31 Mayo de 1895: Linea ribera		17,475	9,810
Fondo . . .	Dársenas Sud y Norte .	12,640	4,975
	Esclusas	12,490	4,825
	Diques . . , ...	11,894	4,229



CAPÍTULO XI.

ADMINISTRACIÓN, TARIFAS Y REGLAMENTOS

ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO.

El Puerto de Buenos Aires, está bajo la jurisdicción administrativa del Poder Ejecutivo Nacional; el que, a su vez en aquellos casos previstos por la Constitución, como autorizaciones de gastos, presupuestos, tarifas; necesita requerir la aprobación del Honorable Congreso.

El Poder Ejecutivo dirige la administración del Puerto, por intermedio de diversos Ministerios; y, de varias reparticiones, cada una de las cuales tiene fijado su rol, por la Ley 8389, y su decreto raglamentario de Diciembre 23 de 1911.

Asi mismo, por diversas leyes y decretos, se han fijado las tasas y derechos, que el Puerto debe cobrar en compensación de los servicios que efectúa; y, las prescripciones que deben observar los navegantes y comerciantes que hagan uso de sus instalaciones.

Todas ellas, así como la Ley 8389, citada precedentemente, se incluyen a continuación, con los agregados, cambios o substituciones que sucesivamente se han ido dictando, desde su promulgación.

Es menester, también hacer notar que, en el Puerto de Buenos Aires, el trabajo de estiba y desestiba de mercaderías de las bodegas de los barcos, no depende de la Administración; pudiendo los interesados efectuarlo con elementos propios y en las condiciones que se convengan entre ambos.

Administración del Puerto de la Capital.

LEY NÚMERO 8389

Buenos Aires, Octubre 13 de 1910.

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nacion Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY

Articulo 1º La Administración del Puerto de la Capital, estará exclusivamente a cargo de una repartición denominada «Dirección General del Puerto de Buenos Aires», que dependerá del Ministerio de Hacienda; y tendrá la organización y facultades que le atribuye la presente ley y decretos reglamentarios.

Art. 2º El jefe de esta repartición, con el título de Director General, concentrará todas las funciones propias del puerto y tendrá superintendencia sobre los servicios que se relacionen con su explotación.

Art. 3º La Dirección General del Puerto, tendrá dos grandes secciones: 1ª Sección de Explotación, 2ª Sección de Conservación.

Art. 4º Corresponde a la Sección de Explotación:

1º El giro y amarre de los buques.

2º La carga y descarga de las mercaderías, las manipulaciones en las plazoletas y depósitos.

3º El manejo de los guinches, puentes y demás aparatos e instalaciones.

4º Movimiento de buques, trenes y vagones.

5º La estadística del movimiento del puerto.

6º La liquidación de los derechos de entrada, muelle, permanencia, arrendamiento de terrenos y todo derecho en cambio de servicios que no se refiera directamente a la mercadería.

Art. 5º Corresponde a la Sección de Conservación: El entretenimiento de todas las obras e instalaciones, maquinarias hidráulicas y eléctricas, locomotoras, vagones, limpieza del puerto, afirmado, talleres y usinas.

Art. 6º Es incompatible el puesto del Director General del Puerto de Buenos Aires, con cualquier otro empleo de presupuesto o función extraña al puesto mismo.

Art. 7º Créase una Comisión Asesora de la Dirección del Puerto, con la composición que más adelante se establece.

Art. 8º La Comisión Asesora se compondrá de los siguientes funcionarios y representantes ad honorem: Administrador de la Aduana de la Capital, Prefecto General de Puertos, Presidente del Departamento Nacional de Higiene, Jefe de la División de Comercio del Ministerio de Agricultura, Director General de Inmigración.

Un representante de los ferrocarriles, dos representantes del comercio importador, un representante del comercio exportador, dos representantes del Centro de Navegación Trasatlántica, un representante del Centro de Cabotaje Nacional.

La comisión durará dos años, renovándose por mitad de los miembros no funcionarios, debiendo el primer año sortearse la mitad saliente. Los nombramientos se harán por el Poder Ejecutivo con las ternas presentadas por las entidades respectivas. El Director General del Puerto, presidirá la Comisión.

Art. 9º Son funciones de la Comisión:

a) El estudio del presupuesto de gastos para la Administración General del Puerto.

b) El estudio de tarifas, derechos, etc., que deban cobrarse, con excepción de los derechos de importación y exportación.

c) El estudio del Reglamento General del Puerto, sobre la base de la más propia coordinación de todos los servicios.

d) La resolución de los reclamos por devolución de sumas recaudadas por aplicación de tarifas.

e) Fiscalizar la inversión de recursos que se destinen a personal, gastos u obras que corresponda ejecutar a la Dirección General del Puerto.

Los trabajos comprendidos en los incisos *a*), *b*) y *c*), serán sometidos al Ministerio de Hacienda.

Art. 10. Corresponde a la Aduana:

1° La vigilancia fuera y dentro de los depósitos, de las mercaderías sujetas o no a derechos, a fin de amparar al fisco de defraudaciones por concepto de impuestos.

2° Toda la intervención que las leyes y reglamentos le acuerden a los efectos de vigilancia, control, verificación de mercaderías, clasificación de mercaderías, etc., a los fines de la liquidación de derechos, tanto de importación como de exportación y el cobro de los mismos.

Art. 11. Corresponde a la Prefectura General de Puertos: Las funciones de policía y seguridad en lo relativo a buques y personas, debiendo proceder por indicaciones de la Dirección General del Puerto, en el cumplimiento de las disposiciones sobre giro, movimiento y amarre de buques, dentro de las dársenas, diques y canales. Hará cumplir los reglamentos y disposiciones sobre luces, fuegos y señales. Le corresponde igualmente la organización del servicio de prácticos y el cumplimiento de los reglamentos sobre remolque.

Art. 12. Corresponde al Departamento Nacional de Higiene, el saneamiento del puerto y el cumplimiento de las leyes, convenciones y reglamentos sobre sanidad.

Art. 13. El Director General del Puerto tendrá facultad para contratar por licitación privada los artículos y trabajos necesarios para la explotación del puerto, siempre que el valor total no exceda de diez mil pesos moneda nacional de curso legal.

Art. 14. Autorízase al Poder Ejecutivo para organizar los servicios creados por la presente ley, pagándose de rentas generales hasta tanto sean ellos incluidos en la Ley General de Presupuesto e imputándose a ella misma los gastos que demande.

Art. 15. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a veintiocho de Septiembre de mil novecientos once.

V. DE LA PLAZA.
B. Ocampo,
Sec. del Senado.

E. CANTON.
A. Supeña,
Sec. de la C. de D.

Por tanto:

Téngase por Ley de la Nación, cúmplase, comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y archívese.

SAENZ PEÑA.
JOSE M. ROSA.

Decreto Reglamentario de la Ley Número 8389

Buenos Aires, Diciembre 23 de 1911.

Habiendo sido promulgada la Ley N° 8389, creando la Dirección General del Puerto de Buenos Aires, a cuya Comisión Asesora corresponde proponer el Reglamento coordinando los distintos servicios y el Presu-

puesto del personal y gastos de la nueva dependencia administrativa (inciso *a* y *c*, art. 9º, ley citada).

Considerando:

Que, como base de los estudios que son del resorte de la Comisión Asesora, es indispensable fijar el deslinde entre las funciones que deben ser armónicamente ejercidas por las autoridades cuya intervención es necesaria en el movimiento portuario.

Que esta medida permitirá, asimismo, poner inmediatamente en ejercicio las disposiciones de la Ley 8389, adaptando a ella los principales elementos de que disponen actualmente las reparticiones que intervienen en la conservación y explotación del Puerto de la Capital,

El Presidente de la Nación Argentina—

DECRETA:

Art. 1º Las funciones de explotación y conservación del Puerto de Buenos Aires serán atendidas o desempeñadas en la forma y por las dependencias especificadas en el presente decreto, de conformidad con las disposiciones de la Ley Núm. 8389.

Art. 2º Constituirán las dos grandes Secciones de la Dirección del Puerto de Buenos Aires, a que se refieren los arts. 4 y 5 de la expresada Ley número 8389, la Oficina de Servicio y Conservación y el personal y elementos y de las dependencias de la Aduana de la Capital, que por el presente decreto pasarán a formar parte de la nueva repartición.

Art. 3º El giro de los buques, estará a cargo de la Sección Explotación, debiendo sujetarse a las siguientes prescripciones:

1º Con 24 horas de anticipación a la llegada del buque, los agentes o consignatarios del mismo, presentarán a la Dirección General del Puerto un memorándum, especificando la clase y cantidad de mercaderia que conduce, para que sean adoptadas las medidas tendientes a la inmediata descarga y el despacho o almacenaje de la carga.

2º El giro será comunicado a la Prefectura Marítima, encargada del amarre del buque y al Resguardo, para que ejerza la fiscalización a su cargo.

3º La Dirección General del Puerto será la encargada de facilitar el personal y los elementos necesarios para que la descarga, movimiento y estiba de las mercancias, se efectúe rápidamente y sin tropiezo; y de suministrar vagones y demás medios de tracción, cuando éstos sean solicitados por los agentes o consignatarios.

Art. 4º En los depósitos fiscales, la *descarga* será efectuada por el personal de la Dirección General del Puerto, tomando nota del número de bultos, de sus detalles externos y del sitio en que fueren estibados; pero tanto en las mercancias destinadas a depósitos fiscales como en las giradas a depósitos particulares, o descargadas en plazoletas o vagones, intervendrán los guardas de la Alcaidía y del Resguardo, en ejercicio de las funciones que a bordo y en tierra les atribuyen las Ordenanzas, leyes y reglamentos de Aduana.

Art. 5º La Direcciôm General del Puerto hará retirar de su sitio de atraque, a todo barco que, habiendo terminado sus operaciones o procediendo en violación de los Reglamentos del Puerto, deba abandonar el muelle o lugar de carga o descarga. En caso de desobediencia, la Prefectura hará cumplir las órdenes de la Dirección y el buque será removido o descargado por cuenta de sus agentes o consignatarios.

Art. 6º En los depósitos fiscales, no será permitida la apertura, contramarca, entrega o salida, de ningún bulto sin orden e intervención de los empleados aduaneros que tendrán a su exclusivo cargo la clasificación de las mercaderias, la verificación de sus calidades, cantidades, pesos y medidas, la apreciación de averias, y la fiscalización de rehinches, tomas de muestras, mezclas y demás operaciones que autorizan las Ordenanzas de Aduana.

Art. 7º La Dirección General del Puerto pondrá a disposición de los Vistas y Guardaalmacenes, el personal, las balanzas y demás útiles o

instrumentos que sean necesarios para las operaciones de contralor aduanero, y el personal de dicha Dirección dará inmediato cumplimiento a las órdenes de aquellos funcionarios en lo tocante a la separación de los bultos que hayan de ser revisados o sujetos a manipulaciones.

Art. 8° La entrega de los bultos será efectuada por el personal de la Dirección General del Puerto, en virtud de papeletas firmadas por los Guardaalmacenes de la Aduana.

Art. 9° La Dirección General del Puerto proveerá de peones, balanzas y útiles indispensables a las Oficinas de Revisión de Equipajes y Encomiendas Postales.

Art. 10. Las responsabilidades determinadas en el art. 291 de las Ordenanzas de Aduana, corresponderán a todo el personal de los depósitos, sea cual fuera la repartición de que dependa.

Art. 11. A parte de la vigilancia que corresponde a la Aduana, de acuerdo con el art. 10 de la Ley N° 8389, la Dirección del Puerto organizará análogo servicio, combinado con el de incendios que proporcionará la Policía de la Capital.

Art. 12. Desde el 15 de Enero de 1912 comenzará la ejecución del presente Decreto, a cuyo efecto pasarán a depender de la Dirección General del Puerto:

1° La Receptoría del Puerto, con su personal y correspondiente partida de gastos;

2° La Inspección y Oficina de capataces y peones;

3° Cuarenta Guardapisos de los depósitos fiscales;

4° Y los elementos materiales destinados al eslingaje, movimiento y arrumaje de las mercaderías dentro de los depósitos fiscales.

Art. 13. El Poder Ejecutivo creará el personal indispensable para la Dirección General del Puerto, y que no está incluido en el Presupuesto para 1912, imputando los sueldos al art. 14 de la Ley N° 8389.

Art. 14. Comuníquese, publíquese, y pase a la Comisión Asesora de la Dirección General del Puerto de Buenos Aires, a los efectos de los incisos *a* y *c* art. 9° de la Ley N° 8389.

SAENZ PEÑA
JOSE M. ROSA

Ley de faros y valizas.

LEY NÚMERO 3666

Artículo 1° El derecho de faros y avalices se cobrará en la República, por la siguiente tarifa:

1° Los buques que vengan de cabos afuera pagarán a la entrada, un derecho único de siete centavos por tonelada de registro.

2° Los buques mayores de cinco toneladas que navegen dentro de cabos, pagarán solamente a su entrada a los puertos del Río de la Plata o a los del Alto Uruguay, dos centavos por tonelada de registro.

3° Las embarcaciones playeras, en los mismos puertos, pagarán dos centavos mensuales por tonelada de registro.

Art. 2° Pagarán la mitad de la tarifa anterior, a la entrada, las embarcaciones en lastre, como las que navegando de cabo adentro hagan servicio postal con itinerario fijo, y las que lleven por lo menos tres marinos argentinos.

Art. 3° Quedan exceptuados del expresado impuesto las embarcaciones de cinco toneladas o menos, los buques de arribada forzosa, siempre que no efectúen operaciones de carga o descarga, y los que toquen en puertos del Atlántico al Sur del Río Negro.

Art. 4° El derecho de faros y avalices, se cobrará en oro sellado o su equivalente en moneda nacional, al tipo que fija la Ley de Conversión.

Art. 5° Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Decreto reglamentario de la Ley de faros y avalices.

Buenos Aires, Noviembre 30 de 1899.

Siendo necesario uniformar el procedimiento de las Aduanas de la República, a las que corresponde la percepción del servicio marítimo de faros y avalices,

El Presidente de la República —

DECRETA:

Artículo 1º Los buques de cabos afuera, incluyendo las procedencias de Montevideo, pagarán en una sola liquidación siete centavos oro por tonelada de registro, viniendo cargados, y la mitad si llegaran en lastre, cuyo cobro se hará efectivo por la Aduana de primera entrada, aún cuando su destino sea un puerto interior a los estados ribereños.

Art. 2º A los buques mayores de cinco toneladas que naveguen dentro de cabos, es decir, que sean despachados de otras Aduanas interiores, al dar su entrada en la Capital Federal, La Plata, Ajó, y las jurisdicciones de estas, se les cobrará por el impuesto de faros y avalices, *dos centavos oro* por tonelada de registro los cargados, y la mitad, los en lastre.

Art. 3º La misma clase de buques, cada vez que den entrada a los Puertos Argentinos del Alto Uruguay, se les cobrará *dos centavos oro* o su equivalente, por tonelada de registro, a los cargados, y la mitad a los que entrasen en lastre.

Art. 4º Los vapores que hagan el servicio postal dentro de cabos, con itinerario fijo, y los buques a vela, en esta última condición, pagarán en los puertos determinados en los artículos 2º y 3º a razón de un centavo oro por tonelada de registro, aún cuando entren cargados.

Art. 5º Toda embarcación playera en los mismos puertos del Río de la Plata y en los del Alto Uruguay, pagará al mes por el servicio de faros y avalices, a razón de dos centavos por tonelada de registro, a cuyo efecto las respectivas aduanas, abrirán un registro de todas ellas, comprobando que son del tráfico del Puerto, para que se les cobre y extienda, certificado de pago adelantado por cada uno de los meses del año. Estos recibos serán impresos, y sellados por la Dirección General de Rentas y llenados por las aduanas que los otorguen, las que mensualmente rendirán cuenta a la misma.

Art. 6º Las embarcaciones playeras que viajen a otra jurisdicción de Aduana, estarán sujetas al pago por viaje, que determina la Ley, si pasan de cinco toneladas de registro.

Art. 7º Todo buque al dar entrada en puertos de la Nación, estará obligado cuando proceda del exterior, o del Alto Uruguay, a presentar constancia del pago del impuesto de faros y avalices, sin cuyo requisito no se le permitirá proseguir operación alguna. De la misma manera se procederá con las embarcaciones playeras que no efectuaran el pago en los primeros días de comenzar el mes.

Art. 8º Cuando se trate de vapores con privilegio aduanero, el pago del impuesto será exigido a los Agentes, no pudiendo detenerse el vapor.

Art. 9º Si a consecuencia de la no presentación del recibo de pago, este se efectuara por duplicado, el capitán o consignatario, deberá reclamar al Ministerio de Hacienda, la devolución de lo pagado de más.

Art. 10. Comuníquese y dése al Digesto de Hacienda.

ROCA

José Mª. Rosa

Ley sobre visita de sanidad Núm. 3667 vigente desde el 1º de Enero de 1900 por mandato de la Ley Núm. 3866

Artículo 1º Todo buque mercante procedente del extranjero que entrase a puertos de la República, abonará como derecho de visita de sanidad, el impuesto de un centavo por tonelada de registro.

Art. 2º Los buques que procedan de puertos infectados o que hagan escala en algunos de los que se encuentran en esas condiciones, o que no presenten patente de sanidad, abonarán como derecho de visita *tres centavos* por tonelada de registro.

Art. 3º El derecho de sanidad, se abonará por la mitad de lo establecido en los artículos que anteceden, cuando los buques entrasen en lastre y sin pasajeros, o cuando hicieran de cabos adentro, servicio postal con itinerario fijo, o llevasen por lo menos tres marinos argentinos.

Art. 4º Quedan exceptuados de este impuesto los buques que toquen en puertos argentinos, del Atlántico al Sud del Río Negro.

Art. 5º El impuesto de visita de sanidad, se cobrará en oro sellado o su equivalente en moneda legal, al tipo que establece la Ley de Conversión.

Art. 6º Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Decreto reglamentando la Ley sobre visita de sanidad.

Buenos Aires, Enero 14 de 1898.

Siendo indispensable aclarar el alcance de las disposiciones que registra la ley de visita de sanidad, sancionada por el Honorable Congreso bajo el núm. 3667,

El Presidente de la República —

DECRETA:

Art. 1º El pago del impuesto de visita de sanidad, se efectuará en las Aduanas de la República, donde primeramente dé entrada un buque procedente del extranjero, debiendo la Aduana otorgarle constancia de haber efectuado ese pago, para que pueda acreditarlo en los demás puertos de escala.

Art. 2º Los buques que a su arribo de puerto extranjero no presenten visita de sanidad visada por el Consul Argentino, pagarán a más del doble impuesto fijado en el art. 1º de la Ley, la respectiva multa consular, establecida por las Ordenanzas de Aduana en el Capitulo 1º de la Sección 2ª.

Los buques de bandera nacional menores de veinte toneladas de registro, exceptuados de todo emolumento consular por la Ley de 6 de Diciembre de 1896, estarán sujetos a las mismas multas, con arreglo al arancel que establece el art. 24 de las Ordenanzas, cuando se presenten sin despachos consulares conjuntamente con el que corresponde por falta de certificado de sanidad.

Art. 3º La carta de sanidad establecidas por la Ley de Sellos, serán expedidas en la Capital Federal por el Departamento de Higiene, en los formularios sellados que se expenderán en las Oficinas de Patentes, y fuera de la Capital, por los médicos del Puerto, y los representantes del Departamento de Higiene.

Art. 4° Los formularios serán impresos de conformidad con las indicaciones del citado Departamento de Higiene, y según lo estipulado en la convención sanitaria, debiendo la Administración de patentes, reservar una cantidad prudencial, sin valor para ser expedidos por las mismas autoridades a los buques de guerra nacionales o extranjeros, y otros que estuviesen exceptuados del impuesto por leyes especiales.

Art. 5° El impuesto de sanidad, comprende a los buques mercantes de cualquier tonelaje, cuando procedan de puerto extranjero, pagando la mitad cuando entrasen en lastre y sin pasajeros o cuando hicieran de cabos adentro, servicio postal con itinerario fijo o llevasen por lo menos, tres marinos argentinos.

Art. 6ª Comuniquese, publiquese, etc.

URIBURU
W. ESCALANTE

Almacenaje y eslingaje

LEY NUMERO 4928

Buenos Aires, Diciembre 9 de 1905.

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY:

Articulo 1° El almacenaje en las aduanas de la República, se abonará con arreglo a la siguiente tarifa:

1° Las articulos que deben abonar en razón de su peso, cinco centavos al mes por cada cien kilos de peso bruto.

Cuando esta mercaderia excediera en su peso de cuatrocientos kilos, abonará, además, dos centavos por mes cada doscientos kilos, o fracción.

2° Los que deben abonar en razón de volumen, tres centavos al mes por cada cien decímetros cúbicos.

3° Los que deben abonar en razón del litraje, cinco centavos al mes por cada cien litros, según la capacidad del envase.

4° Los que deben abonar en razón del valor, veinticinco centavos al mes por cada cien pesos de valor.

5° La pólvora y los articulos explosivos, abonarán quince centavos por cada cien kilos de peso bruto.

6° Las mercaderias depositadas en las plazoletas, abonarán cincuenta centavos por cada metro cuadrado, por semana o fracción.

Art. 2° Las fracciones de peso, volumen, litraje o valor, abonarán como entero.

Art. 3° Los artículos que deben abonar por peso, volumen, litraje o valor, serán los que determine la tarifa de avalúos.

Art. 4° Todas las mercaderías pagarán almacenaje y eslingaje cuando entren a depósito, aun cuando sean de despacho directo.

Art. 5° El eslingaje será equivalente a dos meses de almacenaje para las mercaderías que se extraigan de depósito y a tres cuartas partes de su equivalencia para las de despacho directo, y es un impuesto que se cobrará, hágase o no uso de peones fiscales, esté o no exonerada de derechos la mercaderia por cualquier concepto.

Art. 6° Los bultos cuyo contenido sea de artículos que adeuden almacenaje y eslingaje por dos o más bases distintas, pagarán los impuestos por la base que más convenga al Fisco.

Art. 7° Cuando las mercaderías permanezcan en depósitos fiscales más de tres meses, sufrirán un recargo en el impuesto de veinticinco por ciento de la tarifa respectiva.

Este recargo alcanzará al cincuenta por ciento, después de los seis meses, y a cien por ciento pasado el año.

Exceptúanse de esta disposición a las mercaderías en litigio ante las autoridades aduaneras o jueces competentes.

Art. 8° Los artículos de producción nacional abonarán por eslingaje la quinta parte de la tarifa establecida en el artículo 5°.

Art. 9° Acuérdase a las mercaderías mencionadas en el artículo anterior, tres días de permanencia en los almacenes de aduana sin gravamen alguno; vencido este plazo, pagarán almacenaje con arreglo a la ley desde la fecha de la entrada del buque.

Art. 10. Las mercaderías exoneradas del pago de derechos de importación por ley o contratos, pagarán impuesto de eslingaje de despacho directo, si no entran a los depósitos de aduana y abonarán el almacenaje y eslingaje de depósito cuando entren a sus almacenes; y las de despacho directo, pagarán el almacenaje en los casos determinados por las Ordenanzas de Aduana.

Art. 11. Acuérdase la exoneración del pago de tres meses de almacenaje para las mercaderías que salgan de tránsito de los depósitos fiscales a otras aduanas de la República o para el exterior.

En caso de que su permanencia en almacenes excediera de ese término, el impuesto durante los tres meses subsiguientes se cobrará con arreglo a la tarifa simple.

Art. 12. Cuando se trate de mercaderías que deban abonar los impuestos de esta ley, sobre la base del volumen, los comerciantes deben consignar en el respectivo manifiesto las aristas de los bultos pedidos a despacho.

Art. 13. Las infracciones a esta ley serán juzgadas con arreglo a las Ordenanzas de Aduana, como si se tratara de falsas manifestaciones.

Art. 14. El almacenaje y eslingaje se cobrarán en moneda metálica o su equivalente en moneda de curso legal al tipo que fija la Ley de Conversión.

Art. 15. En el caso de que entren a los almacenes, frutos o productos del país, éstos abonarán cinco centavos por cada mil kilos o fracción al mes, por almacenaje y eslingaje.

Este impuesto se cobrará pasado un mes de almacenaje. Este plazo podrá ser reducido a la mitad, cuando el Poder Ejecutivo lo crea conveniente.

Art 16. El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley.

Art. 17. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires a veintinueve de Noviembre de mil novecientos cinco.

J. Figueroa Alcorta. — Algel Sastre.

B. Ocampo, Secretario del Senado. — *A. M. Tallaferro*, Prosec. de la C. de DD.

Por tanto:

Téngase por ley de la Nación Argentina, cúmplase, comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

QUINTANA.
J. A. Terry.

Sobre mercaderías en depósito y despacho a plaza.

LEY NÚMERO 8878

Buenos Aires, Marzo 5 de 1912.

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY:

Artículo 1° Cuando las mercaderías introducidas por las Aduanas de la República, permanezcan más de cuatro meses en los depósitos fiscales, sufrirán un recargo del cincuenta por ciento de la respectiva tarifa de almacenaje. Este recargo será del ciento por ciento después de los ocho meses.

Art. 2° El término por el que se admitirán las mercaderías a depósito, será de un año, contando desde la fecha de la entrada del buque, pero podrá concederse una sola prórroga de un año, mediante solicitud del interesado, presentada antes del vencimiento del primer término.

Art. 3° Exceptúase de las disposiciones contenidas en los dos artículos precedentes, a las mercaderías en litigio ante las autoridades aduaneras o los jueces competentes.

Art. 4° Quedan modificados los artículos 308 y 309 de las ordenanzas de aduana, en la forma siguiente:

Art. 308. Vencido el año del depósito o de su prórroga en caso de renovación, la aduana no solamente no será responsable por la pérdida o avería de la mercancía, sino que cobrará los derechos de importación, almacenaje y eslingaje por los bultos averíados o perdidos.

Art. 309. Vencido el año del depósito o de su prórroga en caso de renovación, el administrador dispondrá la venta en pública subasta de las mercancías, previo aviso al interesado o por medio de cinco publicaciones para que se presente a retirar aquellas.

Del importe de la venta, serán deducidos los derechos de entrada, almacenaje y eslingaje, así como los gastos de avisos y del remate, y cualquier otro gravámen, depositándose el saldo a la orden de los dueños o consignatarios. Si estos no reclamaren el importe de la venta en el término de un año desde el día del remate, se aplicará al fisco, sin admitir después ninguna reclamación.

Art. 5° En los pedidos de despacho a plaza de mercancías de despacho directo, se abonará solamente un mes de almacenaje, siempre que sean retirados los efectos de los depósitos fiscales, dentro de los treinta días después del desembarco (por decreto de Abril 11 de 1912,—se cuentan desde la terminación de la descarga). Por los efectos que no sean retirados en el plazo señalado, se abonará la multa del 5 por ciento que establece el artículo 195 de las Ordenanzas de Aduana y el doble del almacenaje que corresponde desde la entrada del buque hasta la salida de los efectos, computándose por mes entero, sus fracciones de días.

Art. 6° Los pedidos de despacho a plaza de las mercancías de depósito, deberán finiquitarse, retirándose los efectos de los almacenes fiscales dentro de los veinte días de la presentación del manifiesto, bajo pena de la multa del 5 por ciento que fija el artículo 359 de las Ordenanzas de Aduana, y pago del almacenaje desde la entrada del buque, computándose por mes entero sus fracciones de días.

(*) Art. 7° Las disposiciones contenidas en los dos artículos precedentes, no serán aplicables cuando los efectos no hayan podido ser retirados por

(*) *Reglamentación del artículo 7° (Decreto de 7 de Julio de 1913.)*

Artículo 1° El término de 5 días que el artículo 7° de la ley 8878 fija para el retiro, sin pena de las mercaderías que hayan sido objeto de litigio aduanero o judicial, empezará a correr desde el día siguiente a aquel en que la oficina respectiva intime al interesado el pago de los derechos correspondientes a dichas mercaderías. La intimación del pago deberá ser hecha dentro de las 24 horas siguientes a la fecha del fallo que dicte la Aduana en el litigio.

litigio aduanero o judicial, o por culpa o negligencia de los vistas, pero se cobrará el almajenaje ordinario hasta que desaparezca la causa del retardo, aplicándose las penas a los cinco días de poder ser retiradas las mercancias.

Art. 8º Los plazos del articulo 1º podrán ser reducidos por el Poder Ejecutivo para aquellas mercancias cuya permanencia en los depósitos fiscales, resulte perjudicial o inconveniente.

Art. 9º Quedan derogados los articulos 7º de la ley número 4928, inciso 1º del 29 de la ley número 4933, y los articulos 303 y 310 de las Ordenanzas de Aduana.

Art. 10. La presente ley comenzará a regir desde la fecha de su promulgación, comenzando a correr desde esa fecha el plazo de depósitos para las mercancias existentes en los almacenes fiscales.

Art. 11. Comuniquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino en Buenos Aires, a 26 de Febrero de 1912.

V. DE LA PLAZA.
B. Ocampo,
Secretario del Senado.

E. CANTON.
B. Supeña,
Secretario de la C. de DD.

Por tanto:

Téngase por ley de la Nación, cúmplase, comuniquese, publiquese e insértese en el Registro Nacional y Boletin Oficial y fecho archivese.

PLAZA.
J. M. ROSA.

Reglamentación de la Ley Número 4928 de almacenaje y eslingaje.

Buenos Aires, Enero 25 de 1906.

Siendo necesario reglamentar la Ley 4928 de 9 de Diciembre de ppdo., que establece los derechos de almacenaje y eslingaje,

El Presidente de la Repúbtica—

DECRETA:

Articulo 1º Toda mercaderia tarifada, pagará el almacenaje y eslingaje en la forma establecida por la ley, y las no tarifadas por la base que más convenga al Fisco, de asuerdo con lo preceptuado por el articulo 319 de las Ordenanzas de Aduana.

Art. 2º Cuando en articulos que deban abonar el almacenaje por peso, haya bultos de un peso mayor de 400 kilos, se cobrará sobre éste el recargo que establece el inciso 2º del art. 1º.

Art. 3º El menor impuesto que para el eslingaje de despacho directo fija el art. 5º de la ley, rige solamente en el caso de que la mercaderia se despache sin entrar a depósito.

Art. 4º El recargo establecido por el articulo 7º de la ley, no es de aplicación para la pólvora, explosivos e inflamables, almacenados en los arsenales.

Art. 5º Los articulos de producción nacional que vengan de los rios directamente al Mercado Central de Frutos, y los que no pasen por los depósitos de Aduana, no están comprendidos en la disposición del art. 8º de la ley.

Art. 6° Las mercaderías exoneradas de derecho de importación por la ley de Aduana o por leyes especiales, abonarán el impuesto de eslingaje de depósito si entran a almacenes.

Art. 7° Las mercaderías de despacho forzoso a que se refiere el art. 272 de las Ordenanzas de Aduana, abonarán el importe de eslingaje de despacho directo, aún cuando se depositen en almacenes particulares.

Art. 8° Las aristas de los bultos pedidos a despacho a que se refiere el artículo 12 de la ley, es de rigor sean consignadas cuando se trate de bultos denominados «de hacienda».

En los demás casos las Aduanas podrán aceptar la manifestación del volumen por el total de los bultos solicitados a despacho, siempre que hubiera dificultad en establecer las aristas de cada uno, aplicando a las diferencias las penas establecidas por el artículo 13 de la ley.

Art. 9° Las mercaderías declaradas averiadas, así como las vendidas en subasta pública por cualquier concepto, excepción hecha de las caídas en comiso, pagarán de conformidad con lo establecido en el artículo 230 de las Ordenanzas, el almacenaje y eslingaje, con arreglo al artículo 1°.

Art. 10. Comuníquese, etc.

QUINTANA
J. A. TERRY

Derechos de Puerto y muelles en la Capital y La Plata.

LEY NÚMERO 4926

Buenos Aires, Octubre 24 de 1905.

Por cuanto

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY:

Artículo 1° Los buques mercantes que entren al puerto de la capital, pagarán los impuestos siguientes:

1° Impuesto de entrada:

a) Los buques que procedan de fuera de cabos, quince centavos por tonelada o fracción.

b) Los buques de la misma procedencia, cuando entren en lastre, la mitad de la tarifa anterior.

c) Los buques que exclusivamente hagan la navegación de cabotaje y de hasta cien toneladas de porte, tres cuartos de centavo por tonelada o fracción. Cuando excedan de este porte deberá oblarse un centavo por tonelada o fracción.

d) Los buques de ultramar en su segunda entrada al Puerto de la Capital, con procedencia de los ríos, cuando vuelvan a completar su carga, dos centavos por tonelada o fracción.

2° Impuesto de permanencia:

a) Todo buque fondeado dentro del puerto y que haya dado entrada con procedencia de Ultramar, pagarán cinco centavos diarios por cada diez toneladas de registro o fracción de diez.

Quedan comprendidos en esta categoría los buques a que se refiere el parágrafo *d* del inciso 1°.

b) Los buques de cabotaje, cualquiera que sea su tonelaje, pagarán la cuarta parte de la tarifa anterior.

c) Los buques que salgan del puerto para completar su carga en la rada quedan sujetos al impuesto de permanencia, con excepción de aque-

llos que practiquen sus operaciones en mérito de encontrarse sometidos a la observación sanitaria.

d) Los pontones, lanchas y demás buques menores de cabotaje, que entren al puerto con frutos o productos del país para buques mayores, y los transborden directamente, estarán exentos de este impuesto.

3° Impuesto de muelle.

a) Los buques que ocupen el muelle por todo el largo, pagarán independientemente del impuesto de permanencia, diez centavos diarios por cada diez toneladas de registro o fracción de diez. .

b) Los buques que se encuentren perpendicularmente al muelle o amarrados al costado de los que ocupen en todo su largo, por no haber muelle disponible y que hagan operaciones, pagarán la mitad de la tarifa anterior. Los que hagan operaciones en tercera andana, pagarán la cuarta parte de la tarifa.

c) Los buques de cabotaje pagarán la cuarta parte de las tarifas precedentes.

Art. 2° Quedan exceptuados del pago de los anteriores impuestos, los buques que entren de arribada forzosa, siempre que no hagan operaciones de carácter comercial y los que entren a astilleros o diques de carena, mientras duren las reparaciones.

Art. 3° Las embarcaciones de servicio de puerto, como ser remolcadores, vaporcitos, lanchas a vapor y botes, pagarán la patente que fija la ley de la materia, en substitución de los impuestos de entrada, permanencia y muelle.

Art. 4° Los buques que hagan uso de los diques de carena, pagarán los derechos con sujeción a la siguiente tarifa y demás cláusulas que se expresan a continuación.

DERECHO DE ENTRADA

	$ oro
Por las primeras quinientas toneladas	50.00
Por cada doscientas cincuenta toneladas que excedan de ese número.	10.00

DERECHOS DE PERMANENCIA POR DÍA Y POR TONELADA

	1er día	Días subsiguientes
	$ oro	$ oro
Sobre las primeras quinientas toneladas	0,18	0,09
Sobre las 250 toneladas que sigue a este número. . . .	0,16	0,08
Sobre las 250 toneladas subsiguientes.	0,14	0,07
Sobre las 250 toneladas que excedan del número anterior.	0,12	0,06
Sobre las toneladas superiores a 1250	0,10	0,05

a) Las fracciones de tonelada se contarán como enteras, cobrándose a los buques de menor capacidad de quinientas toneladas los derechos de entrada y permanencia, con sujeción a la tarifa asignada para las primeras quinientas toneladas.

b) Exceptúase el caso de dos o más buques que entrasen al mismo tiempo y cuya suma de tonelaje fuese superior a quinientas, en el que se distribuirá el derecho proporcionalmente al tonelaje de cada uno.

c) Cuando los interesados desearen practicar trabajo nocturno lo harán saber a la autoridad respectiva, debiendo abonar por este servicio cuatro centavos oro por tonelada de registro y por noche.

d) La tarifa consignada regirá desde el momento en que se cierre la puerta de entrada hasta que el buque haya salido del dique, computándose por días enteros las fracciones de días, tanto para estos impuestos como para los de permanencia y muelles expresados en las distintas disposiciones de esta ley.

e) Los buques deben entrar en lastre a los diques de carena, y cuando por averia u otro accidente hubiera necesidad de entrar cargados, los preparativos suplementarios que haya que practicar, correrán por cuenta de agente o capitán.

f) Cuando entren a la vez a uno de los diques dos o más buques de distintos dueños, y la salida se demorara por causa de alguno de ellos, la oficina no intervendrá en ningún arreglo y hará efectivo el cobro de los derechos a cada uno de los buques, hasta el momento de dejar el dique.

g) Mientras el buque esté asentado sobre los picaderos del dique, no se podrán remover a bordo pesos que afecten en lo mínimo el esfuerzo de los puntales que se colocan en el buque adrezado.

h) El Poder Ejecutivo podrá aumentar o disminuir en un veinticinco por ciento la tarifa precedente, cuando por circunstancias especiales lo creyese conveniente.

(*) Art. 5º Toda extracción de resíduos de abordo de los buques, practicada por la Sección de Saneamiento y de limpieza del Puerto, será gratuita, salvo los que procedan de bodega, colchones, ceniza, carbonilla, paja de cama de animales, cuyos servicios, considerados extraordinarios, se pagarán dos pesos oro por cada bote que se emplee con ese objeto, sea éste cargado totalmente o no. El pago se hará dentro del plazo que señale el Poder Ejecutivo, fuera del cual se incurrirá en la multa equivalente a un 50 por ciento de lo que se adeuda.

Art. 6º Los impuestos de permanencia y muelle rigen hasta el dia de zarpado del buque, y podrán ser pagados hasta dentro del primer dia hábil posterior al zarpado.

Fuera de este término se aplicará un recargo igual al cincuenta por ciento de los impuestos que adeudaren, debiendo hacerse el pago por el

(*) *El reglamento que rige de limpieza, puesto en vigencia por decreto de Marzo 27 de 1901, es el siguiente:*

Artículo 1º El servicio de saneamiento del Puerto de la Capital, comprende: la limpieza de las aguas de los diques, dársenas y Riachuelo y la extracción de los resíduos de la vida ordinaria de abordo en los buques y vapores, así como los de bodega, el pasto, la paja utilizada en camas para animales, los colchones de emigrantes, las cenizas, etc.

Art. 2º A los efectos de un mejor servicio, la Inspección de Saneamiento dividirá el puerto en secciones, cada una de las cuales debe disponer de las embarcaciones y personal de capataces y peones necesarios para atender la limpieza.

Art. 3º La extracción de los resíduos y basuras dará principio todos los dias hábiles a las 6 a. m.

Art. 4º Los buques y vapores surtos en los diques, dársenas y Riachuelo, están obligados a entregar diariamente los resíduos a las embarcaciones del saneamiento destinadas a ese efecto, tan luego éstas lo soliciten al costado de los buques, para lo cual los capitanes, patrones o encargados de abordo, dispondrán lo conveniente a fin de que la entrega se haga sin dificultad ni demora.

Art. 5º Es obligación en l s vapores y embarcaciones, que entren a los diques, dársenas y Riachuelo, tener abordo un cajón o recipiente con tapa, para guardar los resíduos del día, y provisto del aparejo necesario para facilitar su trasbordo a las lanchas del saneamiento asi que lleguen al costado.

Art. 6º La falta de cumplimiento a lo establecido en el artículo anterior, será penada con la multa de 10 pesos moneda nacional por la primera vez y 20 pesos moneda nacional cada reincidencia, debiendo hacerse efectiva por la Prefectura General de Puertos y Resguardos.

Art. 7º Cuando los capitanes o propietarios de la carbonilla, la vendieren, la Oficina de Saneamiento tendrá la obligación de conducirla hasta el punto que el comprador designare para recibirla, dentro del radio del puerto, no pudiendo demorarse la descarga mayor tiempo que el que dicha oficina estabiezca.

Art. 8º Las embarcaciones particulares que se ocupen de la extracción de la carbonilla, deberán inscribirse previamente en la Oficina de Saneamiento.

Art. 10. Cualquiera embarcación ajena al servicio que por este decreto se reglamenta, que se ocupare de la extracción de basuras, resíduos, etc., incurrirá, por la primera vez, en la multa de ($ 20) veinte pesos moneda nacional y ($ 50) cincuenta pesos por cada reincidencia, multa que, a requisición de la Oficina de Saneamiento, se hará efectiva en la forma que establece el artículo 6º.

Art. 11. En los diques de carena la extracción de basuras y resíduos, así como la limpieza de la ribera, se efectuará por carros al servicio de la Inspección de Saneamiento y en iguales condiciones que se practica en el Puerto.

Art. 12. Las embarcaciones, carros, etc., al servicio del saneamiento, usarán como distintivo un gallardete amarillo con las iniciales S. L. P.

Art. 13. Los inspectores, empleados y peones al servicio del saneamiento del puerto, llevarán una medalla que les hará reconocer como tales.

Art. 14. La Oficina de Saneamiento tendrá a disposición de los señores agentes o consignatarios, capitanes y patrones, un libro destinado a inscribir los reclamos por faltas o irregularidades del servicio.

consignatario del buque y ejecutados por la Aduana por los medios ordinarios establecidos para casos análogos por las Ordenanzas, sin perjuicio de la facultad acordada a la oficina recaudadora, de suspender la liquidación de todo documento que presente el agente que haya incurrido en mora.

Art. 7º Los buques que queden detenidos en el puerto por falta de agua con relación a su calado, serán exonerados de los impuestos de permanencia y muelle, salvo que aquel calado exceda de veinticuatro pies, en cuyo caso no procederá la exoneración. Para acojerse a este beneficio deberá ponerse el hecho en conocimiento de la Receptoría, por medio de una solicitud extendida en papel de actuación y con la constancia de haber sido pagados los impuestos.

Art. 8º Los buques que ocupen el puerto de la Capital, sólo podrán permanecer el tiempo necesario para practicar sus operaciones de carga o descarga, con sujeción a las disposiciones reglamentarias que dicte el Poder Ejecutivo.

Art. 9º En el caso de que el buque se exceda en su estadía con relación al tiempo estipulado en el decreto reglamentario de esta ley que dicte el Poder Ejecutivo, para sus operaciones, pagará dobles derechos de permanencia y muelle por cada día de exceso, independientemente de las demás medidas que el Gobierno adopte con arreglo a la respectiva reglamentación.

Art. 10. Los buques que ocupen muelles de propiedad de la Nación, que no sean los del puerto de la Capital, pagarán la mitad de la tarifa establecida en el inciso tercero del artículo primero.

Art. 11. Todo buque que arribe a un puerto que no sea el de la Capital, pagará por anclaje el derecho de un centavo moneda nacional por tonelada o fracción, excepción hecha de los que efectúen el servicio de cabotaje, que solo pagarán ($ m/n 0,005) cinco milésimos por tonelada. Los buques sometidos a este impuesto, lo pagarán una sola vez en cada viaje, cualquiera que sea el número de puertos a que arriben o en que hagan operaciones.

Art. 12. Los créditos por derechos de puertos y muelles gazarán de privilegio especial sobre los respectivos buques, aun en el caso de que los agentes o propietarios de éstos efectuaren su transferencia por cualquier título a terceros.

Art. 13. El Escribano de Marina no podrá otorgar escritura de venta de ningún buque, sin la constancia de que hayan sido pagados los impuestos que pueda adeudar hasta el día de la escrituración, lo que podrá acreditar por medio del recibo de pago expedido por la Receptoría. La infracción de esta disposición hará pasible al Escribano de una multa equivalente a diez veces el valor de aquella deuda.

Art. 14. Los impuestos establecidos por esta ley, *se cobrarán en moneda metálica o su equivalente en moneda nacional de curso legal*, al tipo fijado por la ley de conversión.

Art. 15. Para los efectos del comercio de cabotaje entre puertos de la República, las aduanas funcionarán como destacamentos de resguardos del punto de procedencia o del de destino, siempre que se trate del transporte de productos del país libre de derechos de exportación, que vengan para ser transbordados a los buques surtos en algunos de los puertos, que deben conducirlos al extranjero.

Art. 16. El puerto de La Plata, se considera complementario del de la Capital, a los efectos de esta ley, estando, por lo tanto, sujeto a sus disposiciones.

Art. 17. El Poder Ejecutivo reglamentará la ejecución de la presente ley.

Atr. 18. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a diez y siete de Octubre de mil novecientos cinco.

J. Figueroa Alcorta. — Angel Sastre.

B. Ocampo, Secretario del Senado. — *Alejandro Sorondo*, Secretario de la C. de DD.

Por tanto:

Téngase por Ley de la Nación, comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional y Boletín Oficial.

QUINTANA.
J. A. TERRY.

Reglamentación de la Ley de puerto y muelle.

Buenos Aires, Febrero 7 de 1906.

A fin de reglamentar la Ley de puerto y muelle, número 4926, promulgada el 24 de Octubre de 1905, y de complementar el decreto de 12 de Agosto de ese año referente a las operaciones que se practican por el Puerto de la Capital,

El Vicepresidente de la República, en ejercicio del Poder Ejecutivo,

DECRETA:

Art. 1° Bajo la denominación de Puerto de la Capital, a los efectos del pago de los impuestos de entrada, permanencia y muelle, se entenderá toda la extensión comprendida entre las vanguardias, riachuelo, dársena y diques.

Art. 2° El pago del impuesto de entrada podrá hacerse hasta dentro del primer día hábil posterior a aquél en que haya fondeado el buque. Después de este término, sino se ha cumplido con esta disposición, la autoridad aduanera no permitirá que el buque comience sus operaciones, o las suspenderá si éstas hubiesen empezado.

Art. 3° No están sometidos al pago de un nuevo impuesto de entrada, los buques que usan de los canales exteriores con el único objeto de pasar de una sección a otra del puerto.

Art. 4° Los beneficios otorgados por el párrafo (D) del inciso 2°, art 1° de la ley, sólo serán acordados, siempre que la embarcación de que se trate no practique otras operaciones de carácter comercial.

Art. 5° El impuesto de muelle sólo se cobrará a los buques en segunda o tercera andana, cuando hicieran uso de él en las operaciones que practiquen.

Art. 6° En las operaciones con uso de muelle las fracciones de día se computarán como días enteros.

Art. 7° Todo buque de cabotaje está obligado a registrar su arqueo en la Receptoría del puerto, sin perjuicio de presentarlo cada vez que esta oficina lo exija, so pena de impedirle las operaciones.

En iguales condiciones se encuentran los buques de ultramar, los que, en ausencia de ese documento, se someterán al tonelaje con que estén inscriptos en el Lloyds Register.

Art. 8° Cuando por extravío u otra causa, los interesados hubiesen obtenido la expedición del pasavante por duplicado o de otro documento que aclare o modifique éste, al presentar a la Receptoría del puerto dicho documento o duplicado, deberán acompañarlo de una solicitud extendida en papel de actuación.

Art. 9° Es obligación de la autoridad bajo cuya custodia se hallen los buques, exigir que los que se encuentre permanentemente dentro del Puerto sin efectuar operaciones, renueven cada vez el pasavante, debiendo contarse este tiempo desde la fecha en que fué expedido el documento.

Art. 10. Para acogerse a las excepciones consignadas en el artículo 2° de la ley, deberán los interesados, en el primer caso, presentar una soli-

citud con la exposición de los antecedetes, y en el segundo caso, acompañar la solicitud respectiva con la documentación expedida por la autoridad marítima, si las reparaciones del buque se han efectuado en astilleros particulares.

Art. 11. Para gozar de la liberación de impuesto que la ley acuerda a los remolcadores, sus armadores o propietarios deberán presentar anualmente en la Receptoria del Puerto, la patente expedida por la oficina del ramo en la Capital, pues esta liberación no es extensiva a los remolcadores de los ríos.

(*) Art. 12. El pago de los derechos de entrada y permanencia en los Diques de Carena se hará en la Receptoría del Puerto por el agente o consignatario del buque. Terminada la carena, la Administración de los diques, dependiente del Ministerio de Marina, entregará al interesado una liquidación de los derechos a pagar en la Receptoría y sólo permitirá la salida del buque del Dique de Carena con la constancia de pago extendida por dicha Receptoría.

Art. 13. Cuando por cualquier causa el agente o consignatario de un buque solicite que se llene de agua el Dique de Carena, después de apuntalado el buque, pagará un nuevo derecho igual al que rige para la entrada a dicho dique.

Art. 14. La oficina de movimiento remitirá diariamente a la Receptoría del Puerto las planillas del día anterior, correspondiente a la extracción de los residuos de a bordo de los buques. Después de seis días hábiles, desde la fecha de dichas planillas, se aplicará la multa de ley, si los agentes no hubiesen pagado su importe en la Receptoría.

Art. 15. Las operaciones de descarga de los buques de ultramar en los dipues 3 y 4 del Puerto de la Capital, deberán efectuarse a razón de 600 toneladas diarias de mercadería generales y 400 cuando se trate de ferretería. En las demás partes del Puerto esta descarga se efectuará con sujeción a lo que establece el Decreto de 12 de Agosto de 1905.

Art. 16. Los buques girados a los diques 3 y 4, están obligados a continuar sus operaciones de descarga durante la noche.

(*) *Por decreto de Agosto 9 de 1913 se dispuso.*

Art. 1° Las solicitudes de entrada de buques a dique seco, serán presentadas por los armadores o agentes si fueran buques mercantes, o por los Consulados respectivos si fueran buques de guerra extranjeros, a la Dirección del Taller de Marina en papel sellado de un peso moneda nacional y acompañada de los datos que figuran en el formulario que pondrá a su disposición dicha Dirección, y el encargado de los diques los anotará en un registro de entrada por orden de fecha de presentación para que la entrada se verifique por riguroso turno. El encargado de los diques al recibir la solicitud entregará una boleta donde conste el número de orden que le corresponda entre los buques inscriptos.

Art. 2° Los armadores y agentes, o en su caso los Cónsules presentarán a la Dirección del Taller de Marina los planos de la carena del buque que inscriban, si asi les fuere exigido.

En caso que no pudieran presentar dichos planos quedará facultada la Dirección del Taller para negar la entrada, salvo el caso de que los interesados firmen un documento haciendo constar que responderán de las averías que pudieran producirse al poner el buque en seco, ya sea en la carena del buque o en el mismo dique, por tratarse de embarcaciones de líneas especiales y que por su construcción requerirían picaderos suplementarios u otros preparativos usuales en estos casos.

Art. 3° Los buques entrarán a los diques, en lastre, sin explosivos y sin materiales inflamables. Toda avería que se produzca por infracción de esta disposición, estará a cargo del armador o agente que inscribió el buque.

Art. 4° Ninguna empresa naviera podrá inscribir en el registro de entrada más de tres buques a la vez; pero si cuando entrara a dique el primero de ellos, no se hubieran inscripto buques de otras empresas, podrán los agentes inscribir otro de los suyos sin pasar del número de tres, anteriormente indicado.

Art. 5° Los agentes pueden alterar el orden de entrada entre buques de su misma compañía, que estén seguidos en el registro de inscripción, pero no con otros buques, cuyo turno sea posterior al de otros buques inscriptos de diferentes empresas.

Art. 6° Tendrán preferencia para ser admitidos en los Diques de Carena, no obstante lo establecido en el artículo 1° de este decreto, los buques que se encuentren en las siguientes condiciones

a) Cuando estando cargados y por hacer mucha agua, se encuentren en peligro inminente de naufragar.

b) Cuando estando descargados, tengan averías que los pongan en peligro de naufragar.

c) Aquellos buques con privilegios de paquete, que teniendo anunciado viaje fijo no puedan efectuarlo sin entrar a dique.

Art. 7° Cuando la Dirección del Taller de Marina exija la exhibición del certificado de arqueo de un buque que se encuentre en seco, el agente está obligado a presentarlo. En su

Art. 17. Los buques fondeados en los Diques 1 y 2 del citado Puerto, deberán trabajar en días inhábiles cuando existan otros esperando turno. Si así no lo hicieran, dejarán el sitio a éstos.

Art. 18. La descarga o alije en lanchas, no constituye operación de descarga de los buques de ultramar para los efectos de este decreto, ni del recordado de 12 de Agosto.

Art. 19. Los buques que no efectúen sus operaciones de descarga en la forma y proposición estipuladas, sin causa debidamente justificada, incurrirán en la penalidad establecida en el art. 9 de la ley, debiendo, a la vez, perder el turno y dejar libre el muelle que ocupen.

El computo de la descarga se hará tomando por base la operación de 48 horas.

Art. 20. No se permitirán operaciones de carga en el lado Oeste de los Diques, salvo el caso de que con ello no sufran retardo ni perjuicio alguno las operaciones de descarga.

Art. 21. En los Diques 3 y 4, queda en absoluto prohibida la colocación de vagones con carga para los vapores que efectúen operaciones de descarga.

Los que entraren al Puerto en el caso del artículo anterior, deberán situarse en la primera vía de detrás de los depósitos para desde allí transportarse la carga al buque respectivo a mano, o por medio de carretillas.

Art. 22. La Inspección General de Aduanas y Resguardos permitirá la entrada a los Diques de los veleros destinados a cargar en los elevadores, siempre que éstos se sujeten al plazo que se les señala para sus operaciones.

Art. 23. Queda prohibida la entrada o salida de bupues del Puerto de la Capital, cuando en los pasajes de los Diques la altura del agua no sea superior a 30 centímetros sobre el calado de aquellos.

Art. 24 Dentro del Puerto de la Capital no es permitido practicar reparaciones o composturas de las hélices o timón, que requieran cambio

defecto la liquidación de los impuestos establecidos por la ley que se reglamenta en el presente Decreto se ajustará al tonelaje con que el buque está inscripto en el Lloyr Register.

Art. 8° Queda absolutamente prohibido a todo bupue que entre a los diques, remover pesos a bordo después de haber sido apuntalado.

Art. 9° Cuando por cualquier causa, el agente o consignatario del buque solicite se llene de agua el Dique de Carena para hacer flotar al buque y ponerlo nuevamente en seco, deberá abonarse una suma igual al importe de los derechos de entrada.

Art. 10. La Administración de los diques, no procederá a dar entrada a las aguas hasta que el buque que lo ocupa no proceda a poner el dique en perfecta condición de limpieza.

Art. 11. Cuando un buque que se encuentra en dique desee tomar agua potable en mayor cantidad de la necesaria para el consumo diario, lo solicitará con suficiente anticipación a la Dirección de Taller; entendiéndose que el agua suministrada será cobrada por la Dirección de las Obras de Salubridad con arreglo a tarifa.

Art. 12. Los resíduos y basuras del buque deberán depositarse en tinas a bordo o en el sitio destinado al efecto.

Queda por lo tanto prohibido arrojarlas a los diques, estén éstos con agua o secos. Las aguas servidas se arrojarán a la pileta que para este objeto tiene cada dique.

Art. 13. En caso de incendio a bordo, el Comandante o Capitanes, son responsables de la seguridad de sus buques y el Taller les prestará el concurso que les sea posible.

Art. 14. Para el servicio de diques se considerarán hábiles todos los días, sin exceptuar los festivos o aquellos en que reine mal tiempo.

La entrada o salida de buques de los Diques de Carena, sólo se permitirá, cuando a juicio del Taller de Marina lo permita el tiempo, sin inconveniente de ningún género para las obras del dique o para el buque a carenarse, no aceptándose reclamo alguno por las demoras que sobre el particular pudieran producirse.

Art. 15. El pago de los derechos de entrada y permanencia en los Diques de Carena se hará en la Receptoría del Puerto, por el agente o armador del buque, o por el Cónsul si se tratara de un buque de guerra. Terminada la carena, la Administración de los diques entregará al interesado la planilla de liquidación de los derechos a pagar en la Receptoría, y no se permitirá la salida del buque del dique sin la constancia de haberse efectuado el pago.

Art. 16. Cuando la salida del buque se efectúe a una hora en que la Receptoría Nacional de Rentas del Puerto no funcione, podrán los interesados depositar el importe de los derechos de dique en la Contaduría del Taller de Marina, la que extenderá el correspondiente recibo visado por el Jefe del Taller.

Los fondos así percibidos, serán entregados a la Receptoría del Puerto en el primer día hábil.

Art. 17. Cualquier duda o caso no previsto en este Reglamento, se consultará con la Dirección del Taller y en caso de desacuerdo cabe la apelación al Ministerio de Marina.

Art. 18. Quedan derogados todos los reglamentos y disposiciones que se opongan al presente.

de carga o suspensión por los guinches, sobre todo estando amarrados a los muelles, de ninguna otra operación que ponga al buque en malas condiciones de movilidad o en peligro para las obras del Puerto.

Tales operaciones sólo podrán practicarse en los Diques de Carena o astilleros particulares.

Art. 25. El producto de la ley que se reglamenta, será depositado diariamente en la Tesorería de la Aduana de la Capital, por la oficina recaudadora. En el Puerto de La Plata la recaudación debe efectuarla la Aduana local.

Art. 26. La autoridad aduanera bajo cuya custodia se encuentran los buques, vigilará que se cumplan las disposiciones del presente decreto y del 12 de Agosto ppdo., y en los casos de infracción anotará en el pasavante la liquidación de los dobles derechos a pagar en la Receptoría, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 de la ley.

Art. 27. La Oficina de Movimiento deberá dar cuenta a la Oficina Recaudadora toda vez que un buque no cargue vagones en la proporción reglamentaria.

Art. 28. Los buques que entran al Puerto de La Plata a tomar carbón pagarán los derechos respectivos, computándose su capacidad por el número de toneladas de carbón que carguen.

Art. 29. Los buques que pasen del Puerto de la Capital al de La Plata o viceversa, pagarán una sola vez el impuesto de entrada.

Art. 30. El derecho de anclaje debe considerarse a partir del 1º del corriente, como establecido a oro sellado, y no se hará efectivo en el Puerto de La Plata.

Art. 31. De acuerdo con el artículo 15 de la ley, para embarcar los frutos y productos a que la misma se refiere, bastará la presentación por el patrón del buque cargador, sin necesidad de consignación alguna a agentes marítimos, de una solicitud en el sello correspondiente, al Resguardo más próximo al punto de embarque, cuyo jefe autorizará la operación, anotando la cantidad embarcada.

Art. 32. Una vez terminado el embarque, el mismo Resguardo despachará el buque sin otro registro que la entrega del rol, y expedición de un pasavante en papel sellado del valor de todas las que debieran usarse en las distintas tramisiones aduaneras de que se le exime, y en el que se determinará el nombre del buque, nacionalidad, clase y cantidad de productos embarcados y punto o Aduana de destino.

Art. 33. Los buques de cabotaje que se despachen de acuerdo con este decreto, se reputarán como playeros en los puntos de destino y por lo tanto, podrán sin más requisitos que los que corresponda a buques que hacen ese servicio, trasbordar su carga a los buques de ultramar a quienes la llevan destinada, debiendo hacerse constar en los respectivos boletos de embarco, la procedencia de dicha carga con la agregación de los pasaportes que conduzca el buque portador de la misma, a fin de que obren en la Aduana en la carpeta o registros de buque de ultramar correspondiente.

Art 34. Cuando los productos que conduzca un buque deban por cualquier causa desembarcarse en el punto donde efectúe operaciones de carga el buque de ultramar, el pasavante expedido por autoridad del punto de procedencia servirá de manifiesto general y permiso de desembarco.

Art. 35. Los Resguardos en los puntos donde los buques de cabotaje a que se refiere este decreto, pueden adeudar derechos inherentes a la navegación, cuidarán de que éstos sean oblados antes de despacharlo de salida con arreglo a su categoría.

Art. 36. Declárense hábiles para las operaciones a que se refieren los artículos 31 al 35, todas las horas del día, sin excluir los días feriados que no sean domingo.

Art. 37. Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Art. 38. Comuníquese, publíquese, etc.

FIGUEROA ALCORTA
J. A. TERRY.

Los artículos 15 a 24 inclusive, han sido modificados por el Reglamento del Puerto, que se inserta en la pág. 149.

Ley de tracción del Puerto de la Capital.

LEY NÚMERO 4925.

Buenos Aires, Octubre 24 de 1905.

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY:

Artículo 1°. El servicio de tracción en las vías férreas del puerto, se verificará exclusivamente con las locomotoras que cuenta la Oficina de Movimiento y Conservación, bajo la responsabilidad de la misma y con sujeción a la siguiente tarifa:

a) Todo wagón que cargue en el puerto, hierro en barras, en planchas, caños de hierro, alambres, cementos, artículos inflamables y demás que no tengan acceso a los depósitos fiscales del puerto, pagará por derecho de entrada y salida ($ 0,30 m/n.) treinta centavos por tonelada.

b) Todo wagón que cargue mercaderías que puedan tener entrada en los depósitos fiscales del puerto, pagará por derecho de entrada y salida ($ 0.60 m/n.) sesenta centavos por tonelada.

c) Todo wagón que cargue en el puerto frutos del país, cereales u otros artículos destinados a la exportación, como así mismo, piedra, arena, ladrillo, cal, carbon de piedra y conchilla, pagará ($ 0,30 m/n.) treinta centavos por tonelada.

d) Todo wagón que entre al puerto cargado con frutos o productos del país, arena, piedra, ladrillos, acero o hierro viejo y minerales en general, pagará ($ 0,30 m/n.) treinta centavos por tonelada, y si conduce cargas perecederas ($ 0,60 m/n.) secenta centavos.

e) Topo wagón que entre vacío al puerto y salga en el mismo estado, sin haber hecho operaciones, pagará por derecho de entrada y salida ($ 0,50 m/n.) cincuenta centavos por eje.

f) Todo wagón que cargue en el puerto y descargue en otra parte del mismo, pagará ($ 0,30 m/n.) treinta centavos por tonelada.

Art. 2°. Todo wagón que pase de tránsito por las vías del puerto, pagará por derecho de entrada y salida ($ 0,30 m/n.) treinta centavos por tonelada de carga, a excepción de los que lleven carbón de piedra, que pagarán la mitad de la tarifa.

Los wagones que conduzcan cargas perecederas abonarán ($ 0,60 m/n.) sesenta centavos por tonelada. El kilometraje será de cuenta del interesado.

Art. 3°. El impuesto fijado en los artículos anteriores se cobrará tomando por base el peso efectivo de la carga aplicado por unidades de (100 ks.) cien kilos.

(*) Art. 4°. Todo wagón que habiendo sido colocado en su destino, fuese removido a pedido del interesado, pagará por este servicio ($ 2,00 m/n.) dos pesos por eje, salvo que el cambio fuese originado por circunstancias ajenas al peticionante.

Art. 5°. Los coches que conduzcan pasajeros pagarán ($ 1,00 m/n.) un peso por cada eje de wagón, y si fuesen vacios, la mitad de la tarifa fijada

(*) *Decreto de Marzo de 1907.*

1o Todo wagón va colocado en el sitio a que viene girado, pagará la tarifa estipulada en el artículo 4o de la ley, con exepción de aquellos cuya carga no pueda ser recibida por el buque por haber terminado este su cargamento, siempre que el número de ejes sobrantes no pase de treinta. En caso en que este número sea mayor, se aplicará la tarifa al número de ejes excedentes.

2o Todo cambio de giro solicitado a la Oficina del Servicio y Conservación del Puerto. antes de ser colocado en su destino, pagará $ 0,50 m/n, por eje.

Art. 6°. Por el transporte de animales en pie se pagará ($ 0,50 m/n) cincuenta centavos por cada eje de wagón, siendo por cuenta del interesado el kilometraje.

Art. 7°. Todo wagón suplementario, agregado para conducir vigas largas o bultos voluminosos, abonará la mitad de la tarifa del wagón a que sirve de suplemento.

Art. 8°. No se cobrará impuesto de estadia a aquellos vehículos que se detengan por averías que hubieran recibido en el puerto y que pudieran comprometer su marcha.

Es estendido que deberán ser abonadas las estadías en que antes de haberse producido la avería hubiere incurrido el wagón.

Art. 9°. La Oficina de Servicio y Conservación exigirá el giro de wagones a los vapores o instalaciones del puerto, y para tener acceso a las vías del mismo, dichos wagones tendrán que venir acompañados de una guía oficial y una hoja de ruta, documentos estos que se archivarán en la Oficina mencionada.

Los wagones que las empresas de ferrocarriles remitan al puerto deberán venir clasificados en cortes, para cada vapor o instalación, sin cuyo requisito no podrán entrar.

(*) Art. 10. Los wagones colocados en las vías de los diques o de las instalaciones, deberán ser descargados dentro de las (48) cuarenta y ocho horas del arrime del primer wagón al vapor o depósito. Pasado ese término abonará el interesado las estadías relativas a las vías del puerto, a razón de ($ 1,00 m/n.) un peso moneda nacional por eje y por día, más las que correspondan a las empresas de ferrocarriles por la demora del wagón. Para este efecto, solo se considerarán inhábiles los días en que la Aduana de la Capital permanezca cerrada.

Si transcurridas (24) veinticuatro horas de la permanencia de los wagones, no se hubiese dado principio a la operación de la descarga, la Oficina del Puerto podrá efectuar la operación en cualquier depósito, por cuenta del consignatario, sin perjuicio del pago de las estadías y cambio de giro correspondiente.

Art. 11: Los wagones que entren vacios para cargar en el puerto, deberán efectuar las operaciones dentro de las (24) veinticuatro horas, a contar del arrime del primer wagón. Pasado ese término incurrirán en estadías que abonará el interesado en las mismas condiciones que se determinan en el artículo anterior, pudiendo los wagones ser devueltos a las empresas remitentes.

Art. 12. La Oficina de Servicio y Conservación podrá establecer cuentas corrientes por concepto de estadías y cambios de giro, a los consignatarios que lo soliciten, cuentas que éstos deberán cancelar el primer dia hábil de cada semana posterior a las operaciones que hayan dado margen a ese cargo, bajo pena de serles suspendidas las nuevas operaciones que quisiesen practicar. Esta concesión no implica inhabilitar a la referida repartición, para tomar la misma medida antes de expirar ese plazo si así lo creyera conveniente.

Art. 13. Los consignatarios o propietarios de instalaciones serán responsables de las averías que hubieren producido en el material rodante y en las vías del puerto, las que abonarán en la Receptaria de Rentas, bajo pena, en caso de no efectuarlo, de prohibírsele la entrada de otros wagones.

Art. 14. La Oficina de Servicio y Conservación será responsable de las cargas que se extravíen en el puerto, y una vez que hubiere comprobado su falta, la Receptoria de Rentas procederá al pago correspondiente con

(*) *Por Superior Decreto de fecha Agosto de 1907.* Se resolvió acordar 72 horas de plazos a contar de la fecha de su entrada al Puerto, a los wagones que venían girados a Elevador, y por decreto de Octubre 23 de 1913 resolvióse:

Art. 1o A los efectos de lo dispuesto, en el artículo 10 de la ley 4925, será considerado caso de fuerza mayor los días de lluvia cuando esta se produzca dentro del plazo acordado para la descarga.

Art. 2o La fuerza mayor será declarada en todos los casos *a posteriori* y sin apelación por la Dirección General del Puerto de Buenos Aires.

los fondos producidos por el tráfico, previa liquidación hecha por la primera de estas oficinas.

Art. 15. Los wagones de tránsito que exijan máquina especial para su conducción, abonarán ($ 5,00 m/n.) cinco pesos moneda nacional por el uso de las máquinas además de la proporción que les corresponda.

Art. 16. En caso de huelgas, lluvias o aglomeración de wagones, la Oficina de Servicio y Conservación podrá suspender la entrada de vehículos hasta tanto se normalicen las condiciones del puerto.

Art. 17. El producido del tráfico por todo concepto, deberá ser percibido por la Receptoría de Rentas del Puerto, que llevará una cuenta especial al respecto.

Art. 18. La Oficina de Servicio y Conservación responderá por las averías de los vehículos que con las locomotoras o wagones ocasione dentro del puerto su personal, siempre que se compruebe la culpabilidad. Toda cuenta que por este concepto deba pagarse, tendrá que ser presentada por los interesados a dicha repartición en duplicado, para ser elevada previa la liquidación correspondiente, al Ministerio de Hacienda con los comprobantes respectivos, a fin de que se autorice su abono con los fondos producidos por el tráfico.

Art. 19. El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley.

Art. 20. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a diez y siete de Octubre de mil novecientos cinco.

J. Figueroa Alcorta.
B. Ocampo,
Secretario del Senado.

Angel Sastre.
Alejandro Sorondo,
Secretario de la C. de DD.

Por tanto:

Téngase por Ley de la Nación, comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional y Boletín Oficial.

QUINTANA.
J. A. Terry.

Decreto reglamentando la Ley de tracción.

Buenos Aires, Enero 12 de 1906.

Siendo necesario reglamentar la ley núm. 4925 que fija los derechos de tracción en los puertos de la Capital y La Plata.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1°. La Oficina de Servicio y Conservación de los Puertos de la Capital y La Plata, hará colocar los wagones cargados en los muelles, depósitos o elevadores, según giro, siempre que el consignatario hubiere entregado a su debido tiempo la carta de porte en forma que autorice la descarga. Cuando no se cumpliere con este requisito, se depositarán los wagones donde la Oficina lo considere conveniente, y (48) cuarenta y ocho horas después, se incurrirá en estadías, pudiendo descargarse por cuenta del interesado o devolverse a las empresas remitentes.

En casos especiales y de urgencia, se consentirá la descarga de wagones sin el expresado requisito, a los consignatarios que justifiquen tener cuenta corriente con los ferrocarriles, y siempre que se obliguen, bajo su firma,

a entregar la carta de porte dentro de las 24 horas subsiguientes. En este caso, deberán munirse de un permiso de la Oficina del Puerto para efectuar la descarga.

Art. 2°. El arrime de wagones se hará por cortes, corriendo la hora para los del mismo consignatario aun cuando los wagones estén en vías de fuera del lugar de descarga; pero si por culpa de los empleados de la Oficina del tráfico se llegase a interrumpir el arrime, desde ese momento cesará la hora y volverá a contarse como si recién llegaran los wagones, una vez que se pudiera continuar la operación.

Art. 3°. Si después del arrime a las vías del muelle o depósitos, solicitare el interesado la substitución de los wagones por otros, sea cualquiera la causa que lo motive, abonará por el remolque de los primeros el impuesto que fija la ley de tracción en su artículo 4°., aún cuando fueran después descargados en el mismo sitio o vapor.

Art. 4°. Si los wagones no pudieran ser arrimados para su descarga, por causas no imputables a la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto, correrán las estadías por cuenta del interesado a contar de la entrada de los wagones al puerto, los cuales se colocarán donde la expresada Oficina lo determine, hasta que desaparezca el motivo que impidió el arrime, sin perjuicio de aplicarse lo dispuesto en el artículo 1°.

(*) Art. 5° No se permitirá la descarga de wagones que hubiesen incurrido en estadías si el interesado no justifica haber efectuado el pago de su importe en la Receptoria de Rentas del Puerto, si no tiene cuenta corriente, o, en caso de tenerla, no está al dia con la Oficina.

Art. 6° El cambio de giro de elevadores u otros depósitos a vapores, se admitirá siempre que en cada caso particular la Oficina no vea algún inconveniente que pueda perturbar la marcha regular de las operaciones generales.

(**) Art. 7° No se admitirá cambio de giro, si el interesado no hubiera dado cumplimiento al artículo 1° de este decreto, en lo referente a la carta de porte, o si no hubiera acreditado el pago anticipado de la operación, cuando no tenga cuenta corriente o no esté al dia con la Oficina.

Art. 8°. Cuando un consignatario, elevador u otro depósito, tenga sobre las vías un número de wagones que a juicio de la Oficina del Tráfico pueda perjudidar el movimiento general, no se le permitirá la entrada al puerto de otros vehículos, hasta que no haya descargado los existentes.

Art. 9°. Las maniobras referentes a los cambios de giro, sólo se harán de noche, salvo el caso que la Oficina del tráfico considere que pueda efectuarse de dia sin perjudicar el movimiento general. Si el removido fuese originado por causas ajenas al peticionante se le exonerará del gravamen del artículo 4°, sí dentro de las veinticuatro horas, contadas del momento en que se dió principio a la operación, solicitare se pusieran los wagones en su destino.

Art. 10. La Oficina no responderá cuando los wagones arrimados al muelle no fueran descargados en su totalidad, del extravio del resto de la carga. Tampoco será responsable por ninguna falta si el wagón hubiese sido observado en el empalme de entrada.

Art. 11. Si los elevadores de granos u otros depósitos no descargaran los wagones dentro del término reglamentario, la Oficina de Tráfico queda facultada para retirarlos de las vías y efectuar la operación donde lo considere conveniente por cuenta del propietario de la instalación, sin perjuicio de que a la mercaderia se la sujete a lo establecido en el artículo 27 de este decreto.

(*) *Por Decreto de Noviembre 30 de 1907, resolvióse:*

Las estadías de wagones, podrán ser abonadas hasta 24 horas después de la descarga de los mismos, siempre que su importe haya sido afianzado antes de la descarga, a satisfacción de la Aduana.

(**) *Por Decreto de Noviembre 30 de 1907, resolvióse:*

Para el pago de los derechos por cambio de giro de wagones, gozarán los interesados del plazo de 24 horas, a contar desde que la operación haya terminado y previo el afianzamiento de su importe en la forma prescripta en el artículo 5o para el de las estadías.

Art. 12. Los wagones colocados en las vias de los elevadores o depósitos, están bajo la jurisdicción de la Oficina del Tráfico del Puerto.

Art. 13. Los wagones destinados a buques amarrados al costado de los muelles, serán colocados con preferencia a los destinados a buques amarrados en segunda andana.

Art. 14. Los wagones de tránsito se regirán por lo que al respecto establece la ley de ferrocarriles nacionales.

Art. 15. Las empresas de ferrocarriles que empalmen con las vias del Puerto deberán dar aviso a la oficina respectiva con dos horas de anticipación, por lo menos, de la cantidad de wagones que van a entrar, como asimismo retirarán de los empalmes los que se encuentren listos para la salida dentro del mismo plazo de dos horas. Transcurrido ese término, no se permitirá la entrada sin previo retiro de los existentes.

Art. 16. Los interesados se entenderán con las empreras de ferrocarriles en lo referente al giro de las cargas, pedido de los wagones y pago de fletes.

(*) Art. 17. En el caso de wagones cuyos sellos fueren violados o de chatas con señales de evidente violación, deberá intervenir en la descarga un empleado del tráfico del Puerto, siempre que asi lo requiera el respectivo interesado, inmediatamente de encontrarse el wagón en el muelle y antes de descubrir la chata o de abrirse el wagón, cuando éste venga cerrado. Si al efectuarse esta descarga se comprobara una substracción, la Oficina del Puerto procederá a la liquidación del caso, remitiéndola a la Receptoria del Puerto a los efectos del articulo 14 de la ley de tracción, siempre que el wagón no se hubiese observado en el empalme de la entrada.

El importe de la expresada liquidación será pagado de rentas generales por la Aduana de la Capital, a cuyos fines la Receptoría del Puerto elevará los antecedentes originarios, acompañados de la correspondiente nota.

Art. 18. Los pagos que por el concepto enunciado en el articulo anterior deban efectuarse; serán comunicados a la Contaduría General de la Nación, a fin de que ésta en todo momento pueda efectuar la comprobación del caso.

Mensualmente la Oficina de Movimiento remitirá a la Contaduría General un estado de lo que debió ingresar a la Oficina Recaudadora y de lo que liquide para que ésta pagara.

Art. 19. La Oficina Recaudadora llevará una cuenta especial denominada Tráfico del Puerto de la Capital y en la que se consignará lo entrado y salido por cualquier concepto. Esta cuenta mensualmente se balanceará, pasándose un duplicado a la Contaduría General por intermedio de la autoridad que corresponda, y otra a la Oficina de Movimiento.

Art. 20. La Oficina de Servicio y Conservación del Puerto no responderá por las averías producidas al tren rodante que exceda del perfil máximo de las vías del Puerto.

Art. 21. Los wagones con hacienda quedan sujetos a lo establecido en la ley de policia sanitaria de los animales.

Art. 22. Cuando entrare al Puerto alguna hacienda que por deficiencias en la documentación no pudiera descargar, la Oficina de Servicio y Conservación queda habilitada para devolver el wagón a la empresa o descargarlo, si así conviniera, por cuenta y riesgo de los interesados.

Art. 23. La Oficina de Servicio y Conservación del Puerto no reconocerá tranferencias a los o de los consignatarios que no estuviesen al día con la expresada Oficina.

Art. 24. La Oficina de Servicio y Conservación no permitirá la entrada de wagones girados a vapores que no estén en el Puerto, o que no estuviesen preparados para recibir carga.

(*) *Por Decreto de Mayo 8 de 1912, resolvióse:*

En el caso de wagones cuyos sellos fueren violados o de chatas con señales de evidente violación, deberá intervenir en la descarga un empleado del tráfico del Puerto, siempre que así lo requiera el respectvo interesado, inmediatamente de encontrarse el wagón en el muelle; y, antes de descubrirse la chata o de abrirse el wagón, cuando este venga cerrado. Si al efectuarse esta descarga se comprobara una sustracción, se procederá a la liquidación del caso, pasandola a la Receptoría del Puerto, a los efectos del artículo 14 de la Ley 4925, siempre que el wagón no se hubiese observado en el empalme de entrada.

Art. 25. Queda terminantemente prohibido colocar bultos en las vías del Puerto o fuera de ellas, cuando impidan al conductor de la máquina ver las señales del cambista.

Art. 26. Los consignatarios que deseen habilitar horas de la noche para descargar sus wagones, se munirán del permiso correspondiente en la Oficina del Tráfico, solicitándolo antes de las 5 p. m., previa exhibición del permiso aduanero.

Art. 27. Las mercaderías que se manden a depósito por la Oficina se conservarán hasta que el interesado se presente a reclamarlas, las que serán entregadas previo pago de todos los derechos que correspondan, o en su defecto hasta que los gastos en que incurran estén representados por las dos terceras partes de su valor en plaza, en cuyo caso se dará cuenta al Poder Ejecutivo para que adopte las medidas que juzgue oportunas.

Art. 28. La merma o desvalorización que sufran las mercaderías que se manden descargar en los depósitos, correrá por cuenta de los interesados.

Art. 29. La entrada de wagones al Puerto de la Capital sólo podrá efectuarse por trenes, que en ningún caso excederán de cien ejes.

Art. 30. Queda autorizada la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto para no permitir la descarga de los wagones cuyos consignatarios no den o no hubieran dado extricto cumplimiento a lo establecido en la ley de tracción y en el presente decreto.

Art. 31. En el puerto de La Plata se cobrará el servicio de tracción con arreglo a la ley que por este decreto se reglamenta, a partir del 1º de Marzo próximo.

(*) Art. 32. Por el servicio interno de wagones chatas (plataformas) del gobierno, se cobrará en dicho puerto, desde la fecha, la siguiente tarifa:

Por cada movimiento de carbón en general, 20 centavos los mil kilos.

Por cada movimiento de mercaderías generales y artículos de corralón, 15 centavos los mil kilos.

Por cada movimiento de cereales, 5 centavos los mil kilos.

Art. 33. La tarifa anterior se cobrará tomando por base como minimum el máximum de carga correspondiente acada plataforma, o sean 6.000 kilos.

Art. 34. Por cada locomotora que se emplee en la conducción de mercaderías de uno a otro lado del Dock del puerto de La Plata y por los demás servicios anexos que las mismas presten, se cobrará 5 pesos m/n., cada vez. Este mismo cobro se efectuará por cada ocupación del wagón gallinero dentro de este Puerto.

Art. 35. Comuníquese, etc.

QUINTANA.
J. A. TERRY.

(*) *En el Puerto de Buenos Aires, el alquiler de wagones está regido por los decretos de fecha Febrero 18 de 1909; Noviembre 10 de 1909; Septiembre 6 de 1912 y Enero 26 de 1915 que dispone:*

El servicio de trasporte de un punto a otro dentro del Puerto de Buenos Aires de las mercaderías procedentes de las descarga de buques, será hecho, de acuerdo con las siguientes tarifas:

	$ c/l
Por wagones de 40.000 kilógramos, por día.	7.—
,, ,, cubiertos de 20.000 kilógramos, por día	5.—
,, ,, de 30.900 kilógramos, por día o fracción	6.—
Por tonelada cuando la cantidad trasportada no exceda de 14 toneladas . .	0.50

El servicio de wagones tanques, destinados al trasporte de petróleo de Comodoro Rivadavia, desde los tanques ubicados en costado Este de la Dársena Sud, hasta los establecimientos particulares, situados en la zona del Puerto de la Capital, queda sujeto a las siguientes tarifas:

a) Por operación de carga y descarga, efectuado en un turno de 4 horas $ c/l 0.10 la tonelada.

b) Por operación de carga y descarga efectuada en 2 turnos de 4 horas $ c/l 0.20 la tonelada.

c) En el caso de no descargarse el vehículo con petróleo, dentro de 2 turnos de 4 horas, la del D. G. del Puerto dispondrá su retiro sin perjuicio de exigir el pago del servicio del alquiler del vehículo y tracción que originare.

d) Se aplicará así mismo la tarifa correspondiente de tracción que determina la Ley 4925.

e) Considerase los wagones tanques de la D. G. del Puerto, con un tonelaje neto de 34.300 kilos cada uno.

f) La D. G. del Puerto, hará efectuar el trasporte de estos vehículos con máquina especial y sin cargo para el consignatario de la carga.

Uso de Guinches y Gruas.

LEY NÚMERO 4932

Buenos Aires, Diciembre 19 de 1905.

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de —

LEY:

(*) Artículo 1º El servicio de los pescantes hidráulicos del Puerto de la Capital, se abonará desde el primero de Enero de mil novecientos seis, a razón de treinta y cinco centavos por tonelada o fracción de tonelada a la descarga, de acuerdo con el peso o volumen de los bultos que conste en los conocimientos que los importadores están obligados a presentar a la Aduana a la llegada del buque, excepción hecha de los pescantes de cinco mil, diez mil y treinta mil kilos, por cuyo uso se abonará ochenta centavos por tonelada, cobrándose como mínimum la mitad del poder del pescante.

Art. 2º Por la descarga de los artículos de producción nacional que lleguen de los puertos de la República, y por la piedra y arena que proceda del extranjero, se pagará la quinta parte de la tarifa anterior.

Art. 3º El servicio para la carga se cobrará a razón de la quinta parte de la tarifa establecida para la descarga.

Art. 4º Cuando se conceda el servicio de noche y dias de fiesta, el interesado pagará además de la tarifa ordinaria establecida, los gastos que la operación demande, a cuyo efecto la Oficina de Servicio y Conservación redactará un presupuesto, que aprobado por el Ministerio de Hacienda, debe exhibir a los interesados antes de otorgar el permiso.

Art. 5º No se permitirá la descarga de bultos en las plazoletas, sin previo permiso de la autoridad correspondiente.

El derecho de guinche, en este caso, se cobrará por la operación de sacar el bulto y colocarlo directamente en el carro o plazoleta, no pudiendo cuando se coloque en ésta, exigirse que sea levantado de nuevo, sin que se abone otra vez el importe.

Art. 6º Queda prohibido emplear los pescantes hidráulicos con ayuda del guinche de a bordo, en las operaciónes de carga o descarga de una misma lingada.

Art. 7º El servicio de la grúa flotante del Puerto de la Capital, se abonará a razón de veinticinco pesos la primera hora o fracción, y doce pesos por cada hora subsiguiente o fracción de hora. El trabajo en horas inhábiles, en domingo o en dias de fiesta, se cobrará doble.

(*) *Por decreto de Diciembre 19 de 1908.*

Se resolvió que el derecho de guinche será abonado por todas las operaciones que se practiquen en lugares donde existan pescantes fiscales, hagan o no uso de éstos.

Decreto de Marzo 10 de 1909.

Por trabajos de las grúas flotantes de 60 y 100 toneladas se abonarán:
Para bultos de 1 a 30 toneladas, la misma tarifa que para la grúa de 35 toneladas.

	$ o/s
Para bultos de 30 a 31 toneladas	72
» » » 32 » 40 »	111
» » » 41 » 50 »	155
» » » 51 » 60 »	204
» » » 61 » 70 »	257
» » » 71 » 80 »	314
» » » 81 » 90 »	375
» » » 91 » 100 »	440

Se cobrará además $ 12 o/s por cada hora subsiguiente a la primera hora de trabajo.

(*) Art. 8º A lo efectos del percibo del derecho a que se refiere el artículo anterior, el tiempo deberá contarse desde el momento en que la grúa esté en el sitio en que han de efectuarse las operaciones, siempre que éstas tengan lugar dentro de los diques del Riachuelo, o desde que salga de su fondeadero, cuando haya de prestar servicios fuera de los malecones del Puerto.

Art. 9° Cuando por causa del mal tiempo, sea necesario hacer uso de remolcadores, el gasto que éstos demanden, será por cuenta de los interesados.

Art. 10. En todos los casos de servicio de la grúa, las lingadas serán hechas por los interesados y cualquier rotura o accidente que por tal causa se produjera será de cuenta de los mismos.

Art. 11. El impuesto a que se refiere esta ley se cobrará en oro sellado, o su equivalente en moneda de curso legal, al tipo que fija la Ley de Conversión.

Art. 12. Las infracciones a esta ley quedarán sujetas a las penas establecidas por las Ordenanzas de Aduana, para las falsas manifestaciones.

Art. 13. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 14. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires a once de Diciembre de mil novecientos quince.

J. Figueroa Alcorta,
A. I. Labougle.
Secretario del Senado.

Angel Sastre,
Alfredo Sorondo.
Sec. de la C. de DD.

(*) *Por decreto de Octubre 31 de 1908 se resolvió:*

Las operaciones de descarga que efectúan las grúas flotantes de propiedad particular en el Puerto de la Capital, serán sin cargo alguno en favor del Fisco cuando no puedan ser hechas con los elementos de que disponga la Dirección del Puerto. En caso contrario abonarán al Fisco la tarifa correspondiente, como si se efectuaran con las grúas fiscales.

Y por decreto de Agosto 28 de 1914 se dispuso:

Art. 1º Las solicitudes que los particulares presenten a la repartición respectiva, pidiendo los servicios de grúas flotantes, deberán ser acompañadas de un certificado de depósito en el Banco de la Nación Argentina, a la orden de la Dirección General del Puerto de Buenos Aires por el importe del uso de grúa, de acuerdo con la tarifa establecida en el art. 7o de la Ley 4932 y decreto de 10 de Marzo de 1909, por el tiempo que consideren los interesados necesario al objeto para el cual solicitan los servicios. Estas solicitudes serán informadas por la Sección Conservación, teniendo en cuenta el peso manifestado de los bultos a descargarse, o la naturaleza de las maniobras a efectuarse.

Exceptúase de lo dispuesto precedentemente a las Reparticiones Nacionales o empresas con cuenta corriente, otorgada por la Repartición, de conformidad al Decreto de 28 de Agosto de 1912 y las firmas registradas en la Aduana como despachante o importador.

Art. 2· El tiempo por el cual se emplee la grúa, se computará desde el momento en que ésta se encuentre en el sitio indicado, a disposición del solicitante.

Art. 3· Si vencido el plazo para el cual se haya abonado el servicio, éste no se hubiere terminado, se suspenderá la operación, hasta tanto se renueve el pago, en la forma que se deja prescripta.

Art. 4· Si la terminación de la operación ocurriese antes del vencimiento del plazo, por el cual se hubiese otorgado la grúa, se devolverá al interesado la cantidad que resultare haberse abonado demás; a este efecto la Receptoría, otorgará por el primer depósito un recibo provisorio que canjeará luego con el definitivo, debiendo ingresar las sumas respectivas a rentas generales dentro de las 24 horas de terminada la operación.

Asimismo, por decreto de fecha Septiembre 29 de 1910 se resolvió:

Los servicios que presten las grúas fuera del Puerto se cobrarán por la tarifa ordinaria considerándose todas las horas como hábiles.

Decreto reglamentario de la Ley de Pescantes Hidráulicos

Buenos Aires, Febrero 21 de 1906.

Para una mejor ejecución de la Ley número 4932, promulgada en 19 de Diciembre último, que establece derechos por el uso de los pescantes hidráulicos.

El Vicepresidente de la República, en ejercicio del Poder Ejecutivo,

DECRETA:

Articulo 1º El impuesto por servicio de carga y descarga por uso de los pescantes hidráulicos o guinches de los puertos de la Capital y La Plata, se liquidará y cobrará por las Aduanas respectivas, de acuerdo con la ley, en los documentos de despacho, conjuntamente con los demás derechos.

Art. 2º Los pescantes hidráulicos de ambos puertos, funcionarán los días de trabajo, con sujeción al siguiente horario:

Enero, Febrero, Marzo, Abril, Agosto, Septiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre, de 6 1/2 a 10 1/2 a. m., y de 12 m. a 5 p. m., Mayo, Junio y Julio, de 7 1/2 a. m., a 11 1/2 a. m., y 12 m. a 4 1/2 p. m.

Art. 3º Fuera de los días y horas establecidos en el articulo anterior, solo funcionará la instalación hidráulica a pedido de los interesados, para lo que es imprescindible que éstos presenten a la Oficina de Servicio y Conservación del Puerto de la Capital, o Administración del Puerto de La Plata, en su caso antes de las 4 p. m., el boleto en que conste que se ha abonado en la oficina de la Aduana que corresponda, el estipendio establecido en el articulo 5º de este decreto.

Art. 4º El trabajo en días y horas extraordinarias comprende los días que no sean de trabajo, habilitados expresamente, asi como el que se efectúe después de las horas de oficina hasta las 12 p. m., con excepción de los sábados por la noche, en que solo se consentirá cuando las condiciones de la maquinaria hidráulica lo permita. En caso de fuerza mayor, podrá trabajarse después de las 12 p. m.

(*) Art. 5º Los trabajos extraordinarios se abonarán en la siguiente forma, de acuerdo con el articulo 4º de la ley que se reglamenta:

Por uso de cada pescante $ 7,00 o/s.

Por apertura de puentes hasta las 12 p. m., $ 22,00 o/s.

Por apertura de puentes después de las 12 p. m., $ 44,00 o/s.

Art. 6º La Oficina de Servicio y Conservación elevará mensualmente a la Receptoria del Puerto, la nómina del personal que ha efectuado trabajos extraordinarios, para el abono por ésta de los ($ 3,00) tres pesos moneda nacional, que se le acuerda por cada servicio prestado, y que se cargarán a la cuenta especial que debe abrirse a los efectos del art. 5º.

(*) *Por decreto de Diciembre 19/912 resolvióse:*

Art. 5º Los trabajos extraordinarios se abonarán en la siguiente forma, de acuerdo con el articulo 2º de la ley que se reglamenta:

a) Por cada apertura de puente para dar paso a un buque o embarcación mayor de 1000 toneladas de porte, se abonará la suma de $ 22 o/s, veinte y dos pesos oro sellado.

b) Por cada apertura de puente para dar paso a buques o embarcaciones de un porte desde 501 toneladas, se abonará la suma de ($ 8 o/s) ocho pesos oro sellado.

c) Por cada apertura de puente para dar paso a buques o embarcaciones de un porte no mayor de 500 toneladas, se abonará la suma de ($ 4 o/s) cuatro pesos oro sellado.

d) Por cada apertura de puente para dejar paso a buques o embarcacioces, después de as doce de la noche, se aplicará tarifa doble a la que precedentemente se deja indicada.

e) Los remolcadores que practiquen operaciones auxiliares de remolque a buques o embarcaciones, no abonarán suma alguna por este concepto.

f) Los pedidos de apertura de puente deberán hacerlo los interesados hasta las 4.30 p. m. en la Dirección General de Puerto de Buenos Aires, la que podrá acordar la apertura después de esa hora, en los casos especiales o de urgencia, siempre que ello fuere posible.

Art. 7° Los vapores que tengan que efectuar su salida del Puerto de la Capital en horas de la noche, ocuparán durante las horas hábiles el dique 4. El tránsito a este dique de los vapores a salir, podrá verificarse hasta las 6 p. m., previo aviso a la Oficina de Servicio y Conservación de los Puertos de la Capital y La Plata, antes de las 4 p. m.

Art. 8° No se permitirá el uso de pescantes hidráulicos para levantar lanchas, palos de buques, hélices, etc., salvo casos de fuerza mayor que a juicio de la Oficina del Puerto, haga imprescindible su empleo.

Art. 9° Los interesados están obligados a hacer las lingadas de un peso que se aproxime a la carga máxima del poder de cada pescante,

Art. 10. Salvo casos excepcionales, solo se permitirá el uso de los pescantes de mayor poder de mil quinientos kilos para operaciones de carga o descarga proporcionales a su potencia, entendiéndose, que las lingadas jamás se podrán considerar para el cobro del impuesto, menores de la mitad del poder del guinche.

Art. 11. Cada vapor no podrá exigir más que tres pescantes hidráulicos y está obligado a colocar las lingadas en el centro de las bodegas para hacer sus operaciones.

En igualdad de condiciones, los vapores tendrán preferencia sobre las lanchas para el uso de los pescantes.

Art. 12. La carga de las lingadas será depositada directamente en los depósitos fiscales o en los carros que corresponda.

Art. 13. Abonarán el impuesto por volumen todas aquellas mercaderías que paguen almacenaje por esta base, a razón de un metro cúbico por tonelada; excepción hecha de las botellas vacías, que lo satisfarán sobre el peso.

A las mercaderías manifestadas al peso neto, se les agregará 10 % por su envase. Tratándose de líquidos en pipas o bordalesas, que tengan un litraje determinado, se computará por una tonelada dos pipas o cuatro bordalesas.

Los demás cascos serán aumentados con un 10 % sobre la capacidad, por sus envases.

Las mercaderías que abonen almacenaje y eslingaje por su valor, pagaran el guinche a razón de su peso.

Art. 14. Por el uso de guinche en la descarga o carga de carbón en el Puerto de La Plata, se percibirá el derecho de quince centavos oro ($ o|s 0,15) por cada tonelada o fracción de tonelada.

Art. 15. La descarga de mercaderías deberá efectuarse por medio de red, salvo que se trate de bultos que, por su excesivo peso o gran volumen dificulten su aplicación.

El Gobierno no se responsabilizará por las averías que resulten del uso de los pescantes en los casos en que no se hubiere empleado la red de seguridad.

Art. 16. Comuníquese, publíquese, etc., dése al Boletín Oficial y fecho y archívese.

FIGUEROA ALCORTA.
J. A. TERRY.

Reglamento del Puerto de la Capital.

Buenos Aires, Julio 31 de 1908.

CONSIDERANDO:

1° Que el movimiento progresivo de las operaciones de importación y exportación en el Puerto de la Capital, exige la reforma del Reglamento aprobado por decreto de 22 de Junio de 1898, sobre todo en lo

tocante a la carga de frutos del pais y a la descarga de mercancias extranjeras;

2° Que es necesario, por consiguiente, incluir entre las disposiciones del citado Reglamento, consagradas por la práctica, otras nuevas y tendientes a dar facilidades para el movimiento, la carga y la descarga de las buques, dentro del Puerto de la Capital;

3° Y que las reformas introducidas en el nuevo reglamento, lo han sido en virtud de estudios apoyados en la experiencia, e indicaciones hechas por reparticiones oficiales y por la Comisión Portuaria de 1907.

El Presidente de la República,

DECRETA:

CAPITULO PRIMERO

Articulo 1° Bajo la denomiuación de «Puerto de la Capital y de La Plata» se comprenderán los diques y dársenas construidos en la ribera de esta ciudad, el Riachuelo, Canales de entrada, fondeaderos exteriores y el Puerto de La Plata.

Art. 2° Los puertos de la Capital y La Plata, se considerarán divididos en dos partes y cuatro secciones:

a) La parte interior que abarca:

1ª Sección: Dársena y diques.

2ª Sección: Riachuelo y Dock Sud.

3ª Sección: Puerto de La Plata.

b) Lo parte exterior que abarca:

4ª Sección: Canales y fondeaderos.

Art. 3° La sección primera estará separada de la segunda por una línea que, partiendo del costado norte de la calle Olavarria, se prolongue hasta la terminación del malecón de la parte Este de la Dársena Sud.

En cuanto a la sección Canales, estará representada por los de entrada Norte y Sud, medidos desde la extremidad Este de los malecones hasta la última boya a colocarse.

Los fondeaderos que se comprenden son: los situados frente a la Capital y a Quilmes.

CAPITULO SEGUNDO

DISPOSICIONES GENERALES

Articulo 4° Todo buque puede entrar al puerto de la Capital o de La Plata, a cualquier hora del día y de la noche, previa autorización del Resguardo, después de llenados los requisitos exigidos por las leyes de Sanidad y de Navegación.

Art. 5° Los buques que llegaren de arribada forzosa debidamente comprobada ante la autoridad maritima, no estarán obligados a llenar los requisitos del articulo anterior.

Art. 6° Los buques a vela, de más de cien toneladas de registro y hasta treinta decimetros de calado, deben ser remolcados desde el kilómetro 3 hacia adentro; los de mayor calado, hasta cuarenta y cinco decimetros desde el kilómetro 8, y los demás de cuarenta y cinco decimetros, desde la entrada de los canales.

Los trasatlánticos a vapor y los buques a vela, de más de cuarenta y cinco decimetros de calado, deberán verificar su entrada con dos remolcadores, uno a proa y otro a popa, no pudiendo navegar dentro de la zona del Puerto, con una velocidad mayor de seis kilómetros por hora. Igual disposición se observará a la salida.

Las embarcaciones de menos de 24 decímetros de calado, podrán navegar con una velocidad de 13 kilómetros por hora.

En el interior del Puerto, los buques a vapor o a vela, hasta trescientas toneladas de registro, deberán maniobrar con un remolcador, debiendo hacerlo con dos, los de mayor tonelaje, y no pudiendo hacer uso de sus máquinas sino como simple ayuda, con excepción de los paquetes de cabotaje.

Art. 7° Dentro del Puerto, todas las embarcaciones estarán sometidas a la autoridad aduanera en lo que se refiere a los movimientos de entrada y salida, a los cambios de lugar, al sitio de amarre y a las operaciones de carga o descarga.

Las maniobras necesarias para entrar, amarrar y salir, serán efectuadas bajo la responsabilidad del práctico de a bordo.

Art. 8° Todo buque de más de quinientas toneladas, tomará práctico para efectuar su entrada y salida del puerto.

Art. 9° Para hacer el pedido de práctico, los buques izarán la letra P. del Código Internacional de Señales en el tope del palo trinquete, la cual será mantenida allí hasta que el práctico suba a bordo.

Art. 10. El práctico debe permanecer a bordo del buque que pilotea, hasta que llegue al sitio donde éste deba ser amarrado, sin que bajo ningún pretexto pueda antes abandonarlo.

El práctico será responsable de los accidentes ocasionados por el buque en el interior del Puerto.

Art. 11. Al entrar una embarcación al Puerto, el Capitán o su representante deberá manifestar por escrito al práctico del Puerto el calado de su buque, con aproximación de tres pulgadas (0,076), quien lo comunicará a la autoridad encargada de fijar el sitio de amarre. Igual requisito deberá llenarse a la salida.

Art. 12. La colocación de los buques en el interior del Puerto se hará por riguroso orden de entrada, salvo la de aquellos que tengan sitios fijados por disposiciones especiales.

Las salidas se harán en el orden que les corresponda por la presentación de sus documentos.

Queda prohibido el tránsito de buques por las esclusas cuando no hallándose el río en creciente, el calado no sea por lo menos diez centímetros menor que el agua que hubiere en dichos pasajes, siendo responsables de cualqnier transgresión a este artículo el práctico amarrador. (*Decreto Diciembre 4 de 1912*).

Art. 13. Antes de entrar a las secciones 1 a 4 inclusive, del Puerto, está obligado todo buque a lo siguiente:

1° A tener aferrado el velamen.

2° A depositar la pólvora que excede de 20 kilógramos, lo que se efectuará fuera del Puerto y en el lugar que la autoridad marítima indique.

3° A preparar un anclote a popa con su orinque y con un calabrote de suficiente resistencia para ser fondeado en caso de que hubiere necesidad de detener la marcha del buque.

4° A meter la botavara y botalón de foque y bracear las vergas en sentido de popa a proa.

5° A tener desmontados los botalones de ala, y sunchos, las anclas calzadas en los escobenes con las cadenas prontas para ser fondeadas en caso necesario y nunca en las serviolas, salvo en los diques, que podrán tenerlas dentro del buque.

6° A tener prontos en los amarraderos o boyas, cuando la autoridad lo disponga, cabos apropiados y suficientes para guiar, contener y amarrar el buque, y los botes que han de condurirlos.

Art. 14. Queda terminantemente prohibido a los buques de cualquier clase que sean, fondear en los canales ni al costado de los mismos en una extensión de 300 metros de cada lado; en caso de efectuarlo, la autoridad marítima, de oficio o a pedido de otra repartición nacional, intimará su inmediata remoción, pudiendo al efecto hacer uso de vapores remolcadores por cuenta del buque.

Asimismo y bajo las mismas penas, les es prohibido amarrar a las boyas, señales u obras de arte.

Art. 15. Los buques que naveguen en sentido contrario tomarán con tiempo su estribor para pasar a babor uno de otro, y siendo vapores, disminuirán su marcha hasta haberse pasado.

Art. 16. Los buques que naveguen en una misma dirección en el interior del Puerto y sus canales, no podrán pasarse el uno al otro, debiendo mantenerse a una distancia de 200 metros por lo menos, los de cabotaje, y de un kilómetro, los de ultramar. Los remolcadores están excentos de esta disposición en los canales solamente y siempre que éstos se hallen expeditos.

Art. 17. Cuando un vapor y un buque de vela se encuentren navegando en sentido contrario en los canales, el primero debe maniobrar de manera que no impida el camino al segundo, pasándole por sotavento, debiendo tocar el pito para advertir al de la vela que gobierne por su barlovento; si este último corriese en popa, cada buque se hará lo más posible a su estribor para dejar el paso libre del lado de babor, estando el vapor obligado a disminuir su marcha.

Art. 18. En tiempo de niebla mantendrán su marcha a la menor fuerza tocando el pito cada dos minutos; una vez si salen y dos seguidos si entran.

Los buques que estuvieren anclados tocarán la campana o en su defecto golpearán algo sonoro para anunciarse.

Cuando la niebla sea muy densa, queda prohibida la entrada y salida sin un permiso especial de la autoridad marítima.

Art. 19. Ningún buque de más de 300 toneladas podrá salir del puerto cuando se encuentre en el primer kilómetro otro que entre, lo que conocerá por una bandera azul en la extremidad sur de las vergas de señales.

Art. 20. En caso de que la autoridad juzgue impracticable los canales para los buques de ultramar a consecuencia de varaduras, naufragios u otra causa de fuerza mayor, se enarbolará la misma bandera al tope del palo de señales para indicar a los buques que no pueden entrar en los canales y a los que se encontrasen ya en ellos para que detengan su marcha.

Cuando se enarbolen dos banderas, una al palo y otra a la extremidad Sud de la verga, queda absolutamente prohibida la entrada al puerto. Sin perjuicio de esto, la autoridad marítima lo avisará también a la entrada de los canales.

Art. 21 Es prohibido a todo buque entrar a los canales, mientras los semáforos no señalen por lo menos su calado, con creciente, y cinco decimetros más con bajante,

Art. 22. Se permite a las embarcaciones de cabotaje la navegación a vela por los canales cuando el viento sea favorable.

Les es igualmente permitido poner su botalón de foque en el antepuerto y Dársena Norte, para salir inmediatamente.

Art. 23. Todo capitán o patrón de buque a vela o vapor, navegando, anclado o amarrado, estará obligado a vigilar que su buque no ocasione trabas al libre tránsito, ni perjuicios, sea a otros buques, o a las obras de arte, escalas, boyas, señales u otros objetos que sirven a la navegación, colocados sobre el rio, sobre las costas o en el interior del puerto.

Art. 24. Los prácticos estarán obligados a denunciar a las autoridades marítimas las contravenciones cometidas en su presencia, quedándoles prohibido interesarse directa o indirectamente en ninguna operación o empresa de alijadores o remolcadores.

Art. 25. En el interior de los diques y dársenas del Puerto de la Capital, no se permitirá la permanencia de buques embargados o en desarme.

Art. 26. Para cambiar de sitio en el interior del puerto, será necesario obtener previamente, permiso del Resguardo debiendo los buques de ultramar efectuar esta operación con intervención de un práctico amarrador del puerto, cuyo servicio será gratuito.

Art. 27. Los buques de ultramar a vela no podrán descargar en el interior de los diques y dársenas sin previo permiso del Resguardo, que deberá ser solicitado por escrito, expresando la cantidad de carga que

vaya a descargar. El Resguardo, señalará el plazo dentro del cual debe verificarse la operación.

Art. 28. Los vapores podrán salir del puerto a cualquier hora del día o de la noche, previo aviso con media hora de antecipación a las autoridades marítimas y aduaneras.

CAPÍTULO TERCERO

SERVICIO INTERNO DEL PUERTO

Artículo 29. Los buques serán trabados y amarrados con sus propios cabos y en ningún caso podrán soltarlos sin orden de la autoridad competente. Una vez amarrado el buque, deberá echar abajo las vergas de juanete, si asi se le ordenase, y calar sus masteleros.

Art. 30. Los vapores con privilegio de paquete, con itinerario fijo de entrada y salida del puerto, tendrán prioridad sobre los demás buques, en el uso del muelle para cargar y descargar.

Art. 31. No se consentirán en las Dársenas, Diques y Riachuelo buques total o parcialmente cargados de kerosone u otras materias inflamantes o explosivas.

Art. 32. Los buques en reparación o desarme, al ocupar el lugar que la autoridad marítima les designe, deberán ser cuidados permanentemente por un guardián.

Art. 33. Cuando a un buque se le destine a paraje donde no halla muelle o donde haya poco fondo, tiene obligación de poner perchas del lado de tierra para desatracarse de la orilla; si en el paraje citado no hubiese postes en la orilla, los podrá poner y también fondear un ancla por el lado del río. Esta operación será siempre ejecutada bajo la dirección de un práctico amarrador.

Art. 34. Queda prohibido fondear anclas en el interior del puerto y sólo podrá esto permitirse en los casos que indica el articulo anterior y de fuertes avenidas o gran temporal, y siempre bajo la inmediata dirección de un práctico amarrador, salvo fuerza mayor justificada, en que podrá prescindirse de ese requisito. Toda ancla fondeada debe tener su correspondiente boya.

Art. 35. Todo buque fondeado o amarrado en el interior del puerto, mantendrá sobre cubierta un hombre de guardia, tanto de día como de noche, para el cuidado del buque y para dar los avisos que fueran necesarios, como asimismo un numero de tripulantes suficientes para largar las amarras de otro buque o efectuar cualquier maniobra que fuese ordenada por la autoridad competente, estando, además obligado a recibir mediante igual orden cabos de amarrazón o halaje.

Art. 36. Todo buque deberá permanecer suficientemente lastrado para que pueda removérsele con seguridad.

Art. 37. Es prohibido a los buques calzar cabos que crucen los canales, las dársenas o diques, como también hacerlo de manera que impidan el fácil acceso de los particulares, vaporcitos de servicios o botes a las escaleras del puerto, y en caso de infringirse este articulo por desidia del práctico amarrador, le corresponderá a éste abonar la multa.

Art. 38. Los buques amarrados al lado de los muelles o murallones, pondrán las defensas necesarias y lo mismo lo harán los que se amarren en segunda o más andanas.

Art. 39. Cuando dos o más buques estén amarrados uno al lado del otro para efectuar operaciones de carga y descarga, están reciprocamente obligados a facilitar estas operaciones por medio de puentes o planchadas que no les perjudiquen ni causen averias.

Art. 40. Es prohibido tener perros sueltos a bordo de los buques amarrados en el interior del puerto.

Art. 41. El espacio mínimum de canal librado para la navegación entre los buques amarrados en ambas orillas será de 30 metros.

El práctico amarrador respectivo será el encargado y responsable de que se cumpla esta disposición.

Art. 42. Cuando un buque haya descargado carbón en el Riachuelo, o en el antepuerto, no podrá entrar a los diques o dársenas sin que antes efectúe la limpieza de sus bodegas.

Art. 43. Es prohibido a los buques arrojar al agua o a tierra, en el interior del puerto, objeto alguno, sea cual fuere su especie, peso, dimensiones o calidad.

Art. 44. Para el embarque, desembarque o trasbordo de materiales sueltos, como tierra, arena, carbón, hueso, cenizas, etc., es obligatorio para los buque que haga la operación, poner entre el buque y el muelle, o entre los buques o lanchas que efectuan el trasbordo, un encerado, lona o estera que esté en buen estado, perfectamente ajustados a los buques y muelles para evitar que caiga al agua alguna porción de material.

Art. 45. Es prohibido cazar y pescar en los límites del interior del puerto.

Art. 46. El paso de embarcaciones por las esclusas Norte y Sud y entre diques, se regirá por las siguientes señales:

De día:

a) Cuando el disco colorado se muestra en el mástil, indica que la entrada por ese lado queda prohibida para toda embarcación.

b) Cuando el disco blanco se muestra en el mástil, indica que el paso por ese lado es libre solo para vapores de ultramar.

c) Cuando el disco se muestra de canto, indica que el paso es libre para embarcaciones menores o remolcadores por orden de prioridad.

De noche:

d) Luz colorada en el mástil equivale a disco colorado.

e) Luz verde en el mástil equivale a disco blanco.

Art. 47. El antepuerto del Riachuelo se destinará preferentemente a los buques de policía, sanidad e higiene, obras públicas, y los que hagan operaciones de trasbordo.

CAPÍTULO CUARTO

OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA

Artículo 48. Las operaciones de carga y descarga en los puertos de la Capital y La Plata se harán solamente dentro del horario fijado por la Aduana.

Art. 49. Queda prohibido el establecimiento de mercaderías sobre los muelles durante las horas de la noche que no estuvieran habilitadas para la carga o descarga.

Art. 50. Sin permiso especial de la Aduana no podrá dejarse durante más de tres horas sobre los muelles, los bultos cuya remoción sea difícil por su peso o volumen.

Art. 51. En ningún caso será permitido arrojar las cargas de la cubierta al muelle, siendo responsable el buque de los desperfectos o accidentes que en tal caso ocasionara.

Art. 52. No se permitirá la colocación de planchadas simples o dobles que obstruyan la línea de argollas que sirven para amarrar.

Art. 53. Las planchas, escaleras, cestas o carretillas y en general todos los útiles que durante el día se hayan usado para el servicio del muelle, deberán ser retirados a la terminación del trabajo, fuera del espacio comprendido entre la orilla del muelle y las argollas de los amarrazones, como también fuera del espacio reservado para el libre tránsito público.

Art. 54. Ningún vehículo podrá permanecer en el muelle o ribera sino el tiempo indispensable para hacer la operación a que va destinado.

Art. 55. Los puestos de verduras y frutas y las tiendas ambulantes, se establecerán por lo menos, a 20 metros de la orilla de los muelles o diques, de modo que no impidan el tráfico de vehiculos y peatones.

Art. 56. Es prohibido formar jangadas de pipas, cascos, o maderas para ser remolcadas en el interior del puerto.

Art. 57. Quedo prohibido arrojar lastre en los canales e interior del puerto. La autoridad marítima designará, en cada caso, el paraje donde deba efectuarse esta operación.

Art. 58. Es obligación de todos los buques que estén amarrados juntos, efectuando operaciones de carga o descarga al muelle, facilitarse recíprocamente dichas operaciones y abrirse cuando el de la parte interior haya terminado de operar y tenga que salir o cambiar de fondeadero.

Deberán asimismo hacerlo para dar entrada a las lanchas que llevan carga al buque que esté del lado del muelle, debiendo intervenir en la operación el práctico amarrador del muelle.

Esta maniobra deberá hacerse en las horas en que se suspendan las operaciones.

Art. 59. Ningún buque puede interrumpir el trabajo de otro para cambiar de sitio en el interior del puerto, dentro de las horas reglamentarias de trabajo; pero en caso de estar pronto para salir del puerto, será obligatorio a los demás buques dejar libre la salida, sea cual fuere la hora.

Art. 60. Ningún buque atracado a la cabecera de un dique, debe en manera alguna estorbar el atraque y colocación de los buques de ultramar.

Art. 61. Los buques de ultramar que operen en los diques deberán efectuar su descarga a razón de 250 toneladas diarias cuando se trate de artículos de corralón y 400 toneladas diarias en los casos de mercaderías generales. En conjunto la descarga se hará tomando por base las operaciones de 48 horas. No se computarán las mercaderías alijadas a lanchas a menos que éstas sean descargadas fuera de los diques.

Art. 62. A pedido del Agente marítimo respectivo, la Aduana hará suministrar los vagones necesarios para trasportar las mercaderías que no se admitan en los depósitos fiscales y sean giradas a depósitos con acceso de vías férreas o de plazoletas.

Los gastos que demande esta operación, así como también el eslingaje y guinches, serán por cuenta de la mercadería.

Art. 63. Cuando la Aduana lo considere necesario podrá obligar a los vapores que operen en los diques a descargar durante la noche hasta las once, sin recargo alguno por servicios oficiales.

Art. 64. Una vez terminada la descarga, los buques pasarán al punto que la Aduana les designe para continuar la carga y el embarque de pasajeros.

Art. 65. Las operaciones de carga deberán efectuarse a razón de 300 toneladas diarias en primera andada, 200 en segunda y 100 en tercera. Cuando se compruebe que no ha llegado al mínimum de carga respectiva, tomando como base el cómputo de operaciones de 72 horas, será pasado a la andana siguiente.

Art. 66. Los buques que carguen a granel tendrán preferencia en el atraque en primera andana frente a los elevadores y en el lugar preciso de los tubos, debiendo cargar a razón de 500 toneladas diarias por cada tubo y con la obligación de trabajar todos los días. El vapor tomará nuevo sitio cuando termine estas operaciones. El buque que no cargue la cantidad señalada perderá su turno.

Art. 67. Queda prohibido pesar en los muelles, plazoletas, etc., los artículos a cargarse. Esta operación deberá efectuarse sobre los vagones conductores de carga o a bordo de los buques.

Art. 68. Queda igualmente prohibido rechazar cereales en el momento del embarque.

Art. 69. Los vapores de ultramar que descarguen a depósito, podrán hacerlo simultáneamente a lanchas, las cuales serán consideradas como bodegas del vapor, y entregarán la alijada en el mismo depósito, si hay sitio disponible, o en el que se reserve en caso contrario.

Art. 70. La descarga de lanchas y buques con carga para vapores de

ultramar y a tierra, se verificará en el puerto con arreglo a la siguiente escala:

a) Hasta 150 toneladas de registro, 50 toneladas por dia hábil.
Desde 150 toneladas a 300 de registro, 80 por dia hábil.
Desde 300 toneladas en adelante, 100 por dia hábil, debiendo cada lancha suministrar el personal necesario para su descarga.

b) Buques con guinche a vapor 50 por ciento más que lo fijado para los guinches a mano.

c) Vapores de carga 100 por ciento más que la escala fijada en el inciso *a*.

Quedan exceptuadas de la disposición anterior las lanchas que conduzcan carga en tránsito de o para los buques de cabotaje.

Art. 71. A los efectos del articulo 70, para las lanchas que conduzcan cargas de trasbordo para los vapores de ultramar se comenzará a contar el tiempo desde el dia siguiente de su entrada a los diques cuando procedan del Riachuelo, y de su llegada al puerto cuando procedan de los ríos.

Art. 72. Las lanchas que reciben carga de alije, deberán estar completamente vacias, no pudiendo en ningún caso, mezclar en sus bodegas mercaderias provenientes de varios buques, exceptuando de estas disposiciones la mercaderia de tránsito a otros puertos.

Art, 73. Los barcos de cabotaje y embarcaciones menores del tráfico del puerto, que hayan alijado mercaderias de despacho directo, deberán sujetar sus operaciones de descarga a la escala establecida en el articulo 70, de acuerdo con la clasificación que le corresponde. Las mismas disposiciones del articulo 70, regirán para los que carguen frutos o productos del pais destinados a ser entregados a buques de ultramar para la exportación.

Cuando se trate de embarque de mercaderias de removido en buques veleros de cabotaje, la escala establecida en el articulo 70, se reducirá en un 50 por ciento.

Art. 74. Las lanchas vacias que no hagan operaciones, sólo podrán estar amarradas en el Riachuelo, al Este de Barraca Peña, con excepción de las que hubieran obtenido su giro para cargar.

Art. 75. En las descargas a depósito, los jefes de éstos, quedan encargados de comprobar por el recibo diario si la operación se ha hecho de acuerdo con la escala establecida en el presente Reglamento; y en las operaciones de carga y descarga fuera de los almacenes y entrega a los buques mayores, esa misión corresponderá al Resguardo.

Cuando estas disposicidnes se infringieran, los encargados de su contralor darán inmediato aviso a la Aduana para la adopción de las medidas pertinentes.

Si la falta de cumplimiento emanara de algún inconveniente ajeno al buque, lo harán asi constar en el aviso respectivo determinando las causas.

Art. 76. La Aduana determinará sitio a las lanchas que descarguen las mercaderías de despacho directo tomadas de alije.

Art. 77. Las lanchas de cabotaje conductoras de frutos del pais y las playeras o del tráfico que las reciban para entregarlos a los buques de ultramar y que hagan sus operaciones en el Mercado Central de Frutos, elevadores o Barracas de frutos, operarán preferentemente en la jurisdicción de Barracas, en los parajes que para el efecto les designe la Aduana.

CAPÍTULO QUINTO

DESPACHO DE INFLAMABLES

Articulo 78. Queda prohibida la entrada al Puerto de la Capital a los buques que conduzcan inflamables cuando el conjunto de éstos excedan de 25 toneladas. El límite que de cada articulo puede conducir dentro de la cantidad expresada, queda fijado en la siguiente proporcion: ácido sulfúrico (50) sesenta tambores; ácido nitrico (50) cincuenta tambores; ácido

clorhídrico (50) cincuenta botellas; alcoholes en cascos (50) cincuenta cascos; alcoholes en damajuanas (100) cien damajuanas; aguarrás (50) cincuenta cascos; bencina (50) cincuenta cajones; éthers en general (50) cincuenta cascos; éthers de uso medicinal sin limitación dentro de las 25 toneladas; fósforos de palo, exceptuando los de doble envase, estearina o cualquier otra materia (3) tres cajones; nafta, ligoinas y productos similares de petróleo o alquitrán de gas (50) cincuenta cincuenta cascos; sulfuro de carbono (50) cincuenta cajones.

Las prescripciones que anteceden no comprenden buques de ultramar que traigan inflamables en tránsito, como lastre, con doble envase, y en bodegas especiales debajo de la línea de flotación.

Cuando el inflamable no venga en estas condiciones se sujetarán a las disposiciones siguientes:

a) Llegados a la Rada, alijarán en lanchas las mercaderías inflamables o peligrosas que conduzcan y en los casos que las embarcaciones menores no lo lleven a su destino, permanecerán fondeadas fuera del Puerto, hasta tanto el vapor importador termine en ésta la descarga de mercaderías traídas para esta plaza.

b) Concluída ésta, el vapor recibirá a su bordo en la Rada nuevamente las mercaderías peligrosas o inflamables que alijó a su llegada.

c) Las operaciones expresadas se harán bajo la vigilancia e intervención de las autoridades aduaneras.

d) Los Capitanes o Agentes de vapores, cuando éstos traigan a su bordo mercaderías de las expresadas, estarán obligados a pasar con anticipación aviso por escrito a la Aduana determinando clase y cantidad de las mismas, y puertos de destino.

Art. 79. Los vapores que carguen inflamables en el puerto de la Capital en cantidad mayor de 25 toneladas en conjunto, deberán abandonar el puerto ese mismo día.

Art. 80. Será de descarga forzosa en el puerto de La Plata, la de las siguientes substancias inflamables, siempre que su cantidad exceda las proporciones establecidas en el artículo 78: ácido sulfúrico, ácido nítrico, ácido fluorhídrico, éthers y alcoholes en general, aguarrás, bencina, carburo de calcio, siempre que el envase metálico en que venga esté soldado en todas sus juntas, y además recubierto con madera, a fin de evitar roturas en la chapa, debiendo ser este recubrimiento completo y hecho con duelas o tablas machimbradas y aseguradas con sunchos de hierro; fósforos en general, fórforos de palo, de cera, estearina o cualquiera otra materia análoga; gases en general: sulfuro de carbono, kerosene, nafta, ligoinas y similares, y productos derivados del petróleo o del alquitrán de gas.

Art. 81. Los vapores que entren al Puerto conduciendo mercaderías peligrosas o inflamables dentro de las limitaciones establecidas en el artículo anterior, deberán alijarlas en lanchas o descargarlas en carros o wagones con las debidas precauciones.

La Aduana designará el punto donde se efectuará la descarga, quedando el Resguardo encargado de vigilar que la operación se practique en las mejores condiciones posibles para evitar todo peligro de incendio.

Art. 82. Todo inflamable que se desembarque en el Puerto de la Capital, deberá ser llevado en el día, al respectivo depósito habilitado.

Art. 83. Las embarcacianes expresadas mantendrán una bandera colorada de un metro por lo menos, en el tope del palo trinquete.

Art. 84. Es terminantemente prohibido encender fuego, luces o fósforos y fumar a bordo de los buques o embarcaciones cargadas de materias inflamables o explosivas.

Esta prohibición es extensiva a los parajes donde se hagan las operaciones de carga o descarga y a las embarcaciones empleadas en su conducción.

Art. 85. Las lanchas con inflamables deberán ser remolcadas al punto de destino, usando cable de acero para la tracción.

Art. 86. Toda embarcación que llegara al Puerto de la Capital con averías en la carga de inflamables, deberá ser obligada a salir a alijar los inflamables en la rada.

CAPITULO SEXTO

FUNCIONAMIENTO DE LOS PUENTES

Artículo 87. El funcionamiento de los puentes en todo cuanto se refiere a su conservación y movimiento dependerá de la oficina encargada de esos servicios generales en el puerto.

Art. 88. El horario ordinario para el funcionamiento de los puentes será fijado por la Aduana, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y el cambio de las horas hábiles para el trabajo según las estaciones.

Los puentes funcionarán en horas extraordinarias para el pasaje de los vapores de ultramar que necesitan aprovechar la marea.

Art. 89. Dentro del horario ordinario los puentes se abrirán siempre que el tráfico marítimo lo exigiera, pero en ningún caso podrán permanecer abiertos más de veinte minutos seguidos.

Si en este tiempo no hubieran pasado todas las embarcaciones, deberá ser cerrado para abrirlo nuevamente después de haber desalojado el tráfico terrestre. En ningún caso podrá permanecer cerrado más de veinte minutos si hubiera embarcaciones esperando su apertura.

Art. 90. Salvo causa de fuerza mayor, los puentes permanecerán cerrados:

1°. Durante los diez minutos que preceden a la hora de comenzar los trabajos en el puerto.

2°. De 11 a 11 y 1/2 a. m. y de 12 y 3/4 p. m. a 1 y 1/4 p. m.

Art. 91. Los buques de ultramar y los remolcadores tendrán preferencia para el pasaje, a cuyo efecto los últimos llevarán una bandera azul como distintivo.

Art. 92. Nunca se abrirá un puente cuando se aproxime un convoy de wagones, o se tenga aviso de la próxima llegada de un tren que debe pasar por aquél.

Atr. 93. A los efectos de atravesar los pasajes tendrán preferencia las embarcaciones menores que entran, sobre las que salen, y los vapores de ultramar que salen, sobre los que entran.

CAPITULO SEPTIMO

VARADURAS, SUMERSIÓN O NAUFRAGIO

Art. 94. Toda embarcación que varase en la zona del puerto determinada en el artículo 1° de este Reglamento, deberá colocar en lugar visible la señal internacional de buque varado, dando inmediatamente aviso a las autoridades marítimas y aduaneras.

Art. 95. Dichas autoridades dispondrán la remoción de todo buque que constituya un obstáculo para el movimiento del puerto ordenándolo así al Capitán en un plazo prudencial, y si aquél no lo hiciera, se verificará por cuenta del buque, que desde luego quedará afectado al pago de los gastos.

Art. 96. En caso de peligro inminente de naufragio o varadura en el puerto, el Capitán del buque debe hacer lo posible por recostarse o embicar contra uno de los costados, a fin de no quedar atravesado, dando inmediatamente aviso a las autoridades respectivas.

CAPITULO OCTAVO

REMOLCADORES

Artículo 97. Todo vapor remolcador, deberá tener un calabrote de resistencia proporcionada a la fuerza de su máquina. El gancho de hierro que sostiene el remolque, será de resorte, unido de un grampin liviano

con un brazo de cadena fina, para poderse lanzar a bordo de un buque y ser éste remolcado en caso de incendio o naufragio.

Art. 98. Todo remolcador es responsable de las averías o infracciones reglamentarias que cause por mala maniobra o insuficiencia.

Art. 99. Los vapores remolcadores y de servicio en el interior del Puerto, cuando no remolquen, deben mantener su marcha a un cuarto de fuerza y tocar el pito cada dos minutos, y cuando deban doblar una punta, darán un silbido si salen, y dos si entran.

Si remolcasen, deberán pitar tres veces consecutivas y cuatro al entrar y solo podrán navegar con una velocidad máxima de seis kilómetros por hora.

Cuando dos remolcadores marchen en un mismo sentido en el interior del Puerto o canales, les está prohibido pasarse uno al otro en el trayecto mencionado, a no ser que el que va adelante se pare, lo que hará desviándose a un costado y dejando libre el paso al que viene detrás.

Art. 100. En el canal los vapores remolcadores estarán obligados a poner el cabo de remolque lo más corto posible. Remolcando en el interior del Puerto, pandrán dos cabos, uno a cada lado del buque remolcado.

Art. 101. El mayor número de lanchas que pueden remolcarse en convoy será de tres y solamente es permitido remolcar los buques en hileas y de ningún modo borda con borda.

Art. 102. Los patrones de los remolcadores están obligados a ponerse a las órdenes de las autoridades marítimas y aduaneras, siempre que fuesen requeridos para prestar auxilios a las embarcaciones en peligro, o en los casos de incendio, pudiendo después reclamar remuneración por sus servicios.

Art. 103. La señal para pedir vapor remolcador, será colocar la bandera nacional en el amantillo de una verga del palo trinquete.

CAPITULO NOVENO

SERVICIO DE BOTES

Artículo 104. La circulación de botes en el interior del Puerto solo se permitirá desde las seis a. m. hasta las doce p. m.

Art. 105. El individuo que quiera ejercer la profesión de botero deberá presentar a la Aduana el certificado de aptitud otorgado por las autoridades marítimas.

Art. 106. Las embarcaciones para el servicio de pasajeros, serán de fondo chato y no podrán ser movidas sino a remos.

Las canoas se permitirán para el servicio de los buques y particulares solamente.

Art. 107. Cualquiera de estas embarcaciones, navegando, está obligada a arrimarse a la ribera más inmediata al oir el silbido de algún vapor que se aproxime.

Todo bote o canoa que circule de noche en el Puerto deberá llevar un farol de luz blanca colocado a proa.

Art. 108. Las embarcaciones de que habla el artículo 106, no podrán transportar más pasajeros en cada viaje que el determinado por la autoridad marítima, la que lo fijará en lugar visible de ellas.

CAPITULO DECIMO

SERVICIO DE DRAGAS

Art. 109. Las dragas que se encuentren trabajando en los canales de entrada harán señales para indicar el camino que están obligados a seguir los buques. Estas señales son: de día una bandera a cuadros blan-

cos y rojos enarbolada a la extremidad de un asta, la cual se inclinará del lado donde deban pasar los buques, y de noche un farol verde.

La misma señal se usará cuando buques o remolcadores sin remolque se encuentren en el interior del Puerto o sus canales con embarcaciones del gobierno efectuando trabajos hidrográficos.

Cuando fuere necesario que detengan su marcha se agitará la señal subiéndola y bajándola alternativamente, deteniéndose hasta que ella se fije.

Art. 110. Las dragas que se encuentren trabajando en el centro de los canales de entrada, tan pronto terminen sus trabajos deben hacerse a un lado para dejarlos expeditos, tanto de dia como de noche para no entorpecer el libre tránsito; y en el caso de hallarse estacionadas de noche o en tiempo de niebla, tendrán señales especiales que lo indiquen.

Art. 111. Toda embarcación es responsable de los perjuicios que ocasione a las embarcaciones, boyas, cadenas y obras de arte de los canales o del interior del Puerto.

Si del sumario respectivo resulta responsabilidad, se procederá a la detención del buque, si no hubiere fianza, y a la estimación del perjuicio, haciéndolo saber a los interesados para que ejerzan las acciones que crean corresponderles.

CAPITULO UNDECIMO

PRECAUCIONES Y REGLAS PARA LOS CASOS DE INCENDIO

Articulo 112. Todo buque que se halle en el interior del Puerto está obligado a tener el fogón de su respectiva cocina forrado de hierro, con piso del mismo metal, o de material.

Las embarcaciones menores que no puedan usar cocina y tengan brasero portátil, deberán colocarlo dentro de un cajón forrado de hierro.

El fuego de las cocinas solo será permitido desde media hora antes de la salida del sol, hasta media hora después de la puesta.

Sin embargo, los vapores con privilegio de paquete y los buques de guerra, quedan exceptuados de esta obligación.

Las cenizas apagadas serán colocadas dentro de receptáculos de hierro, para ser entregadas todas las mañanas al servicio de basuras.

Art. 113. Es prohibido calentar brea, alquitrán o materias análogas a bordo de los buques.

Art. 114. En caso de incendio en los muelles y ribera, los capitanes y patrones de embarcaciones reunirán su tripulación y aferrando velas y toldos, estarán prontos para ejecutar las órdenes que reciban.

Art. 115. Si el incendio se declarase a bordo de un buque, el capitán o encargado de él dará la voz de alarma, tomando en el acto todas las medidas.

Art. 116. La señal de incendio será un repique de campana, que se repetirá por minutos lo que será imitado por los demás buques.

CAPITULO DUODÉCIMO

PENALIDADES POR CONTRAVENCIONES AL PRESENTE REGLAMENTO

Art. 117. Las penalidades reglamentarias se aplicarán con sujeción a la siguiente escala:

Artículos	Multa $ m/n
4.	10
6 y 8	50
10	20
11 y 12	50
13	20 a 100
14 y 15	25

16	20 a 100
17	25
18	50 a 100
19	50
20	100
21	50
23	20
24 y 29	20
31	100
32 y 33	20
34	25
35, 36 37, 38 y 39	20
40	5
41 y 42	20
43	50
44	20
45	5
46, 49, 50 y 51	20
52	10
53 y 54	20
55	10
56	20
57	(oro) 200
58 a 60	20
61	100
63	200
67 y 68	20
70, 72 y 73	50
74	20
78	500
79	200
81	100
82 a 85	50
94	50
96	100
97	25
99	50
100 y 101	25
102	100
104 y 108	10
109 y 110	50
112	10
113	20
114 y 115	50
116	20

Art. 118. Cuando por cualquier causa, un buque infractor haya salido del Puerto, su propietario o agente es responsable de la multa impuesta, y mientras no sea abonada no será despachado ningún otro buque de uno u otro, ni se dará curso a ninguna de sus gestiones.

Art 119. El pago de la multa será previo a cualquier reclamo.

El pago de ella debe hacerse en papel sellado, como lo determina la ley, el que será inutilizado en el acto de entregarse, en presencia del interesado, con el nombre y firma del infractor.

ÍNDICE

CAPÍTULO I.

Página

Breve reseña histórica del Puerto de Buenos Aires 5

CAPÍTULO II.

Descripción del Puerto de Buenos Aires: Características del movimiento portuario.—Descripción general de las obras.—El Riachuelo.—El Dock Sud.—El Puerto Madero. 17
Descripción del Puerto 19
Riachuelo 19
Dock Sud 22
Puerto Madero 24

CAPÍTULO III.

Depósitos: Depósitos de Aduana.—Su utilización.—Capacidad y movimiento.—Precauciones contra incendios.—Depósitos particulares, habilitados como fiscales 31
Depósitos fiscales. 31
Utilización de los depósitos 38
Precauciones contra incendio 38
Establecimientos particulares destinados al depósito y almacenamiento de mercadería 40

CAPÍTULO IV.

Vías ferreas, movimiento ferroviario y tracción 45
Movimiento ferroviario. 48
Vías, su extensión y capacidad. 53

CAPÍTULO V.

Página

Elementos de explotación del Puerto de Buenos Aires: Muelles, Depósitos, guinches, vías ferreas, etc. - Su distribución y relacionamiento . 56
Muelles 56
Guinches. 57

CAPÍTULO VI.

Rendimiento económico del Puerto: Capital, inteceses, amortizaciones y gastos de explotación.—Direción por servicios.—Producidos de las instalaciones portuarias 61
Costo del Puerto de la Capital. 62
Rendimiento de los diferentes servicios y tasas del Puerto . . . 65

CAPÍTULO VII.

Movimiento marítimo y de cargas 72
Movimiento de cargas. 78
Movimiento de mercaderías 79
Signos convencionales del semáforo del Puerto 80

CAPÍTULO VIII.

Instalaciones especiales: Elevadores de granos.—Diques de carena.—Carboneras.—Desembarcaderos de pasajeros 81
Elevadores de granos 81
Elevadores del Ferro Carril Central Argentino 83
Elevadores de la "Sociedad Anónima Molinos Harineros y Elevadores de granos" 84
Fuerza matriz. 86
Condiciones en que funcionan los elevadores de granos. 88
Dique de Carena. 89
Desembarcadero de Pasageros y Hotel de Inmigrantes. 90
Depósito de carbón 92
Embarcadero y desembarcadero de animales. 93
Instalaciones para descarga y almacenaje de combustible 94

CAPÍTULO IX.

Puerto Nuevo 95
Adjudicaciones y contratación de las obras 95
Descripción de las obras 97

Página

Problemas a resolver, relacionados con la construcción del Nuevo Puerto. 101
Iniciación de los trabajos.—Estado y terminación de los mismos. —Plantel de obra . . . . . .

CAPÍTULO X.

Aparatos de carga y descarga: Funcionamiento de guinches, cabrestantes, esclusas y demás aparatos mecánicos.—Grúas flotantes. – Empleo de energía hidráulica y eléctrica.—Alumbrado público.—Limpieza del Puerto 107
Máquina hidráulica. 107
Grúas flotantes 111
Energía eléctrica, aparatos eléctricos y alumbrado público . . . 111
Limpieza del Puerto 113
Altimetría del Puerto de la Capital. 115

CAPÍTULO XI.

Administración, Tarifa y Reglamentos 117
Administración del Puerto 117
Administración del Puerto de la Capital 118
Decreto reglamentario de la Ley núm. 8389. 119
Ley de Faros y Valizas 121
Decreto reglamentario de la Ley de Faros y Valizas 122
Ley sobre visita de sanidad núm. 3667, vigente desde el 1° de Enero de 1900 por mandato de la Ley núm. 3866 123
Decreto reglamentando la Ley sobre visita de sanidad. 123
Almacenaje y eslingaje 124
Sobre mercaderías en depósito y despacho a plaza 126
Reglamentación de la Ley núm. 4928, de almacenaje y eslingaje . 127
Derecho de Puerto y Muelles en la Capital y La Plata 128
Reglamentación de la Ley de Puerto y Muelle 132
Ley de tracción del Puerto de la Capital. 136
Decreto reglamentando la Ley de Tracción 138
Uso de Guinches y Grúas 142
Decreto reglamentario de la Ley de Pescantes Hidráulicos . . . 144
Reglamento del Puerto de la Capital 145

INDICE DE LAS LAMINAS

Pág. bis

Depósito del Dique 4 — Dique 3, Grua flotante 2
Puente giratorio — Dique 4 6
Esclusa Sud — Depósito Dique 1 12
Muelle, Dique 4 — Muelle, Darsena Norte 18
Puente «Justo José de Urquiza» — Puente trasbordador «Nicolás Avellaneda» 20
Dique 3 — Dique 3 24
Dique 2 — Depósitos del Dique 2 34
Dársena Norte — Barcos en el Dique 4 40
Vagón para trasportar petróleo — Edificio de la Dirección General del Puerto 48
Descarga de piedra — Puente «Justo José de Urquiza» 52
Guinches de 15 toneladas — Descarga de arena 56
Entrega de mercaderías a carro — Trasporte de trigo en carros 64
Malecon del Nuevo Puerto — El Ante Puerto. 72
Dársena Norte, Depósito de planchadas — Dique 1. 78
Plazoleta Belgrano — Esclusa Norte 84
Arsenal de Marina — El acorazado «Rivadavia» en la Dársena Norte. . 88
Los Elevadores del Dique 2 — Los Tanques que almacenan petróleo de Comodoro Rivadavia 92
Descarga de materiales de relleno en el Nuevo Puerto — Malecón del Puerto Nuevo. 102
Usina Hidráulica del Sud — Usina Hidráulica del Norte. 108
La Usina Hidráulica del Puerto, quemando petróleo de Comodoro Rivadavia — Remolcador y pontón de limpieza. 112

90-B30447

GETTY CENTER LIBRARY
3 3125 00080 4993